




3 1761 11650041 4

GOVT PUBNS

GOVT PUBNS.



Digitized by the Internet Archive
in 2023 with funding from
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761116500414>

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 18

Thursday, June 9, 1977

Chairman: Mr. John Campbell

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 18

Le jeudi 9 juin 1977

Président: M. John Campbell

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transport and Communications

Transports et des communications

RESPECTING:

Bill C-46, An Act to amend the Aeronautics Act
and the National Transportation Act.

CONCERNANT:

Bill C-46, Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique
et la Loi nationale sur les transports.

INCLUDING:

The Fourth report to the House

Y COMPRIS:

Le quatrième rapport à la Chambre

APPEARING:

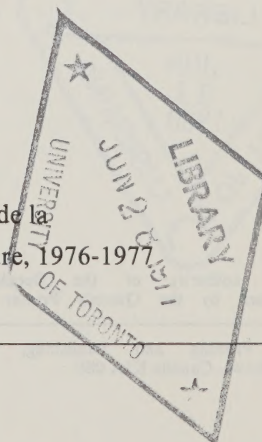
The Honourable Otto E. Lang, Minister of
Transport

COMPARAÎT:

L'honorable Otto E. Lang, Ministre des
Transports

Second Session of the
Thirtieth Parliament, 1976-77

Deuxième session de la
trentième législature, 1976-1977



STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT
AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. John Campbell

Vice-Chairman: Mr. David Collenette

Messrs.

Allard	Flynn
Benjamin	Forrestall
Blouin	Lamontagne
Cadieu	Lefebvre
Corbin	McCain

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS
ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. John Campbell

Vice-président: M. David Collenette

Messieurs

McIsaac	Stewart (<i>Cochrane</i>)
McKenzie	Whiteway
Nowlan	Whittaker
Roy (<i>Laval</i>)	Yanakis

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Nino A. Travella

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)

On Tuesday, June 7, 1977:

Mr. Allard replaced Mr. Fortin

On Thursday, June 9, 1977:

Mr. Roy (*Laval*) replaced Mr. Baker (*Gander-Twillingate*)

Mr. Leblanc (*Laurier*) replaced Miss Campbell (*South Western Nova*)

Mr. Blouin replaced Mr. Gendron

Mr. Lamontagne replaced Mr. Harquail

Mr. Lefebvre replaced Mr. Landers

Mr. McIsaac replaced Mr. McRae

Miss Campbell (*South Western Nova*) replaced Mr. Blouin

Mr. Stewart (*Cochrane*) replaced Mr. Parent

Mr. Yanakis replaced Mr. Leblanc (*Laurier*)

Mr. Blouin replaced Miss Campbell (*South Western Nova*)

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le mardi 7 juin 1977:

M. Allard remplace M. Fortin

Le jeudi 9 juin 1977:

M. Roy (*Laval*) remplace M. Baker (*Gander-Twillingate*)

M. Leblanc (*Laurier*) remplace M^{lle} Campbell (*South Western Nova*)

M. Blouin remplace M. Gendron

M. Lamontagne remplace M. Harquail

M. Lefebvre remplace M. Landers

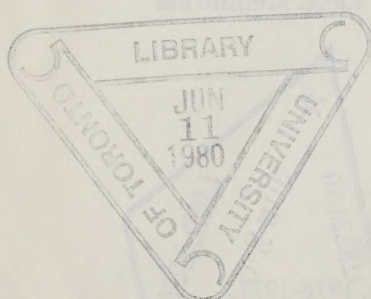
M. McIsaac remplace M. McRae

M^{lle} Campbell (*South Western Nova*) remplace M. Blouin

M. Stewart (*Cochrane*) remplace M. Parent

M. Yanakis remplace M. Leblanc (*Laurier*)

M. Blouin remplace M^{lle} Campbell (*South Western Nova*)



Published under authority of the Speaker of the House of Commons by the Queen's Printer for Canada

Available from Printing and Publishing, Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité de l'Orateur de la Chambre des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente: Imprimerie et Édition, Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

ORDER OF REFERENCE

Wednesday, May 25, 1977

ORDERED,—That Bill C-46, An Act to amend the Aeronautics Act and the National Transportation Act, be referred to the Standing Committee on Transport and Communications.

ATTEST

Le Greffier de la Chambre des communes

ALISTAIR FRASER

The Clerk of the House of Commons

ORDRE DE RENVOI

Le mercredi 25 mai 1977

IL EST ORDONNÉ,—Que le Bill C-46, Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique et la Loi nationale sur les transports, soit déferé au Comité permanent des transports et des communications.

ATTESTÉ

REPORT TO THE HOUSE

Friday, June 10, 1977

The Standing Committee on Transport and Communications has the honour to present its

FOURTH REPORT

In accordance with its Order of Reference of Wednesday, May 25, 1977, your Committee has considered Bill C-46, An Act to amend the Aeronautics Act and the National Transportation Act, and has agreed to report it with the following amendment:

Clause 4

Strike out line 10, on page 3, and substitute the following therefor:

“subsection 15.1(1) or permits, without approval of the Governor in Council, Her Majesty”

Your Committee has ordered a reprint of Bill C-46, as amended, for the use of the House of Commons at the report stage.

A copy of the relevant Minutes of Proceedings and Evidence relating to this Bill (*Issue No. 18*) is tabled.

Respectfully submitted,

Le président

John Campbell

Chairman

RAPPORT À LA CHAMBRE

Le vendredi 10 juin 1977

Le Comité permanent des transports et des communications a l'honneur de présenter son

QUATRIÈME RAPPORT

Conformément à son Ordre de renvoi du mercredi 25 mai 1977, votre Comité a étudié le Bill C-46, Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique et la Loi nationale sur les transports, et a convenu d'en faire rapport avec la modification suivante:

Article 4

Retrancher la ligne 9, à la page 3, et la remplacer par ce qui suit:

«lation du paragraphe 15.1(1), ou qui, sans l'approbation du gouverneur en conseil,»

Votre Comité a ordonné la réimpression du Bill C-46, tel que modifié, pour l'usage de la Chambre des communes à l'étape du rapport.

Un exemplaire des procès-verbaux et témoignages relatifs à ce Bill (*fascicule n° 18*) est déposé.

Respectueusement soumis,

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, JUNE 9, 1977
(20)

[Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 3:35 o'clock p.m., this day, the Chairman, Mr. Campbell, presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Allard, Benjamin, Blouin, Cadieu, Campbell (*LaSalle-Émard-Côte-Saint-Paul*), Collenette, Corbin, Flynn, Lamontagne, Lefebvre, McIsaac, McKenzie, Roy (*Laval*), Stewart (*Cochrane*) and Yanakis.

Other Member present: Mr. Crosbie.

Appearing: The Honourable Otto Lang, Minister of Transport and Communications.

The Order of Reference dated Wednesday, May 25, 1977 being read as follows:

Ordered:—That Bill C-46, An Act to amend the Aeronautics Act and the National Transportation Act, be referred to the Standing Committee on Transport and Communications.

The Chairman called Clause 1.

The Minister answered questions.

Clause 1 carried on division.

Clause 2 carried on division.

Clause 3 carried on division.

The Chairman called Clause 4.

Mr. Roy (*Laval*) moved—That Clause 4 be amended by striking out line 10, on page 3, and substituting therefore the following:

“subsection 15.1(1) or permits, without approval of the Governor in Council, Her Majesty.”

After debate thereon, the question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 4 as amended carried.

Clause 5 carried.

Clause 6 carried.

The Title carried.

The Bill as amended carried.

Ordered:—That the Chairman report the Bill as amended, to the House of Commons.

On Motion of Mr. Collenette it was resolved, that the Committee order a reprint of Bill C-46, as amended for the use of the House of Commons at the report stage.

At 4:05 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 9 JUIN 1977
(20)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 15 h 35 sous la présidence de M. Campbell (président).

Membres du Comité présent: MM. Allard, Benjamin, Blouin, Cadieu, Campbell (*LaSalle-Émard-Côte-Saint-Paul*), Collenette, Corbin, Flynn, Lamontagne, Lefebvre, McIsaac, McKenzie, Roy (*Laval*), Stewart (*Cochrane*) et Yanakis.

Autre député présent: M. Crosbie.

Comparait: L'honorable Otto Lang, ministre des Transports et des Communications:

Lecture est faite de l'ordre de renvoi du mercredi 25 mai 1977 qui se lit comme suit:

Il est ordonné:—Que le bill C-46, Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique et la Loi nationale sur les transports, soit déferé au Comité permanent des transports et des communications.

Le président met en délibération l'article 1.

Le ministre répond aux questions.

L'article 1 est adopté sur division.

L'article 2 est adopté sur division.

L'article 3 est adopté sur division.

Le président met en délibération l'article 4.

M. Roy (*Laval*) propose,—Que l'article 4 soit modifié en remplaçant la ligne 9, à la page 3, par ce qui suit:

«l'attribution du paragraphe 15.1(1), ou qui, sans l'approbation du gouverneur en conseil,»

Après débat, l'amendement, mis aux voix, est adopté.

L'article 4 modifié est adopté.

L'article 5 est adopté.

L'article 6 est adopté.

Le titre est adopté.

Le bill modifié est adopté.

Il est ordonné,—Que le président fasse rapport du bill modifié à la Chambre des communes.

Sur motion de M. Collenette, il est décidé, que le Comité ordonne la réimpression du Bill C-46 modifié pour l'usage de la Chambre des communes à l'étape du rapport.

A 16 h 05, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Nino A. Travella

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Thursday, June 9, 1977

• 1537

[Text]

The Chairman: Order, please. We have a quorum to hear evidence. I have a report from your subcommittee.

(See *Minutes Of Proceedings*)

The Chairman: Is that agreeable?

Some hon. Members: Agreed.

Mr. Collenette: Mr. Chairman, on a point of order.

The Chairman: Mr. Collenette, on a point of order.

Mr. Collenette: I am sorry. I should have talked to you before the meeting on this, Mr. Chairman, but what provisions are there for this Committee making a report on its visit to the Maritimes last week? Should we agree unanimously that we will make a report—it is the Committee's feeling that we should? The hon. member from Restigouche and I have been talking in the House, and we have picked up a lot of information that might be useful both to the Minister and to the House in general last week, and perhaps we would be doing a service to the House and transportation problems in the Maritimes—the Atlantic region—if we did make a report and imposed upon ourselves a certain deadline.

The Chairman: The report is being worked on at the moment by the researcher that we had along with us. It should be another week or two before the report is finalized and then it will be distributed to members who were on the trip and to the Committee members, and then, if it is approved it will be sent to the House and to the Minister.

Mr. Collenette: Thank you very much.

The Chairman: I shall call Clause 1.

On Clause 1 . . .

The Chairman: We have with us this afternoon, the Honourable Otto Lang, Minister of Transport and next to him, from the Department of Justice, Mr. Bill Hobson.

I have Mr. McKenzie.

Mr. McKenzie: Mr. Minister, will this bill in any way affect the possible merger of TransAir and PWA?

Hon. Otto Emil Lang (Minister of Transport): It could have legal application to that, yes, because PWA has been proceeding in the direct way of proposing to acquire. Of course, in doing so that meant this, in a way, adds nothing to what is already open to us because they are seeking ordinary CTC permission for the transaction.

The Government of Alberta and I have had discussions about this whole area and I believe we will proceed with an amicable way of dealing with PWA so that it can be treated just like any other airline while together we settle the question of its future ownership.

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le jeudi 9 juin 1977

[Translation]

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Nous avons le quorum. J'ai à vous soumettre un rapport de votre sous-comité.

(voir procès-verbal)

Le président: Êtes-vous d'accord?

Des voix: D'accord.

M. Collenette: Monsieur le président, j'aimerais invoquer le Règlement.

Le président: Monsieur Collenette, vous avez la parole.

M. Collenette: Je m'excuse, j'aurais dû vous en parler avant, monsieur le président, mais j'aimerais savoir s'il est prévu que le Comité fasse un rapport sur son voyage de la semaine dernière dans les provinces maritimes? Pourrions-nous nous mettre d'accord à l'unanimité pour rédiger un rapport? J'en ai parlé avec le député de Restigouche, à la Chambre, et nous estimons que beaucoup des renseignements que nous avons recueillis au cours de ce voyage pourraient être utiles à la fois au ministre et à l'ensemble des députés; donc, nous pourrions peut-être rédiger un rapport sur les problèmes de transport dans les provinces maritimes, c'est-à-dire dans la région de l'Atlantique, et nous imposer un certain délai.

Le président: Le documentaliste qui nous accompagnait pendant ce voyage est en train de préparer ce rapport, qui devrait être prêt d'ici une ou deux semaines; il sera alors distribué à tous les députés qui ont participé à ce voyage, ainsi qu'aux membres du Comité; s'il est approuvé, il sera envoyé à la Chambre et au ministre.

M. Collenette: Merci beaucoup.

Le président: Je mets l'article 1 aux voix.

Article 1 . . .

Le président: Nous avons avec nous cet après-midi l'honorable Otto Lang, ministre des Transports, ainsi que M. Bill Hobson, du ministère de la Justice.

J'ai tout d'abord le nom de M. McKenzie.

M. McKenzie: Monsieur le ministre, j'aimerais savoir si ce projet de loi va affecter la fusion éventuelle de TransAir et de PWA?

L'honorable Otto Emil Lang (ministre des Transports): Ce bill pourrait avoir des conséquences juridiques sur cette fusion éventuelle, étant donné que PWA a fait une offre directe d'achat. Cependant, cela ne change rien à la situation actuelle, étant donné que cette société a déjà demandé l'autorisation de la CCT pour cette transaction.

J'ai discuté de tout ce problème avec le gouvernement de l'Alberta et je pense que nous pourrions régler à l'amiable cette transaction de PWA afin que cette société soit traitée tout simplement comme une autre compagnie aérienne pendant que nous réglons ensemble, c'est-à-dire le gouvernement de l'Alberta et le gouvernement fédéral, la question de sa propriété future.

[Texte]

Mr. McKenzie: So the merger can go through? Is that what you are saying?

• 1540

Mr. Lang: Yes, I do not want to put it quite in that way in the sense that it is all before the CTC and comes to us only afterwards, but in that sense nothing is added by this bill to the situation.

Mr. McKenzie: Well they can merge.

Mr. Lang: Yes.

Mr. McKenzie: I see. If a regional airline is having financial difficulties, how will this bill affect them? Will they still be able to obtain subsidies from the federal government, and will the provincial governments be able to help them out financially, or just what happens to a regional airline that is running into some serious financial difficulties?

Mr. Lang: The answer is yes to both, certainly to the first part on federal assistance. Provincial assistance would be subject to certain approval by Governor in Council. As indicated in an exchange in the House with Mr. Forrestall, I would be happy to have an amendment and, indeed, have one prepared for later on which would assure that Governor in Council approval could be obtained in advance of a lending by the province of money to an airline so that there would be no doubt about that being valid and without any problems.

Mr. McKenzie: Would the province make application to the federal government on whether they could make a loan to the regional airline?

Mr. Lang: Or the airline could do so.

Mr. McKenzie: I understand Eastern Provincial Airways is in serious financial difficulties and Newfoundland and Nova Scotia are subsidizing them by millions of dollars and EPA is running up a very serious deficit this year. How will this affect EPA? Will the provinces be able to continue subsidize this airline, as they have started it, or if they do not start getting into the black just what is going to happen to an airline like EPA?

Mr. Lang: The answer really is, the amendment which we will be looking at would permit that kind of lending to occur. Obviously if it would seem to us a matter of policy that it was undesirable to have that further involvement by a province we would have the power to stop it, but I think we would come under some obligations to act other ways to make sure that the airline was viable. I am happy to say that subsequent to some earlier discussions about EPA I have seen a statement by their management that their financial position is much improved.

Mr. McKenzie: It has improved then?

Mr. Lang: Yes.

Mr. McKenzie: That is all I have, Mr. Chairman, thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. McKenzie.
Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I would like to ask the Minister, without this legislation the federal authority has

[Traduction]

M. McKenzie: Donc, cette fusion peut se faire? C'est bien ce que vous voulez dire?

M. Lang: Je ne voudrais pas trop m'avancer, étant donné que toute cette affaire a été soumise à la CCT et qu'elle ne nous sera soumise qu'après; cependant, le projet de loi ne change rien à la situation.

M. McKenzie: Donc ces deux sociétés peuvent fusionner.

M. Lang: Oui.

M. McKenzie: Bien. Si une compagnie aérienne régionale a des difficultés financières, dans quelle mesure ce projet de loi va-t-il l'affecter? Cette compagnie pourra-t-elle obtenir des subventions du gouvernement fédéral? Les gouvernements provinciaux pourront-ils toujours l'aider financièrement? Que se passe-t-il dans ce cas-là?

M. Lang: La réponse est oui aux deux parties de votre question, surtout en ce qui concerne la première, c'est-à-dire l'aide fédérale. L'aide provinciale sera, elle, soumise à l'approbation du gouverneur en Conseil. Comme je l'ai indiqué en chambre, en réponse à une question de M. Forrestall, je serais heureux de présenter un amendement qui permettrait d'obtenir l'approbation du gouverneur en Conseil avant qu'une province ne prête de l'argent à une compagnie aérienne, de sorte qu'il n'y aurait plus aucun doute quant à la validité de cette aide.

M. McKenzie: La province devra-t-elle demander au gouvernement fédéral la permission d'octroyer un prêt à une compagnie aérienne régionale?

M. Lang: La compagnie pourrait le faire aussi.

M. McKenzie: Je crois savoir que la société Eastern Provincial Airways connaît actuellement de graves difficultés financières et que Terre-Neuve et la Nouvelle-Écosse lui fournissent une aide financière de plusieurs millions de dollars. Dans quelle mesure ce projet de loi va-t-il affecter l'EPA? Les provinces seront-elles toujours en mesure de subventionner cette compagnie aérienne, comme elles l'ont déjà fait? Sinon, comment une compagnie aérienne comme l'EPA va-t-elle pouvoir éponger son déficit?

M. Lang: L'amendement que nous avons l'intention de présenter permettra ce genre de prêt. Par contre, si nous estimons qu'il n'est pas souhaitable que la province continue d'aider la compagnie aérienne en question, le gouvernement fédéral aura, bien sûr, le pouvoir de l'en empêcher, mais, dans ce cas, il faudra nous assurer que cette compagnie aérienne poursuit quand même ses activités de façon rentable. À cet égard, je suis heureux de vous dire que j'ai eu récemment des discussions avec la direction de l'EPA et que sa situation financière s'est considérablement améliorée.

M. McKenzie: Ah bon?

M. Lang: Oui.

M. McKenzie: C'est tout ce que je voulais savoir, monsieur le président. Merci.

Le président: Merci, monsieur M. McKenzie.
Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, il me semble que, sans ce projet de loi, le gouvernement fédéral a déjà juridiction sur

[Text]

jurisdiction over regional, national and international Canadian air carriers with regard to routes, fares and other matters. What difference could it make, why would it matter to the federal authority that is presently in law as to who happens to own a particular regional or provincial or interprovincial or international carrier if the regulatory authority you already have is in place?

Mr. Lang: Well Mr. Chairman, the exact legal problem arose when the Supreme Court revealed to us in their opinion, in their judgment in a particular case, that the Aeronautics Act as it is now written does not in fact apply to the Crown provincials, so that under that notion they could have gone into all kinds of international and interprovincial air operations without regard to the general federal regulatory system which was in place. That is the essential reason for the immediate move with this bill, to plug that loophole so that the broad regulatory scheme applies to them as well.

Mr. Benjamin: Well, Mr. Chairman, was not really the issue which the court ruled on, the attempt by the federal authority to prevent Pacific Western Airlines from moving its head office? It had nothing to do with routes or fares.

Mr. Lang: No, the only step we took in regard to head office was to direct that it not happen until the Supreme Court had decided the issue which came before it in a question about whether or not the CTC, the Canadian Transport Commission, had jurisdiction in relation to an acquiring by a provincial Crown of certain things, and when the Supreme Court held that they did not have jurisdiction, not because we, as a federal government, as a federal Parliament, were unable to take jurisdiction, but simply because we had not taken jurisdiction, we felt it desirable to come with this legislation to take that jurisdiction.

• 1545

Mr. Benjamin: Well, then, Mr. Chairman, why could the government not bring in legislation that would enshrine the regulatory authority and supervision over airlines no matter whether a province owns it or a village owns it or a private enterprise operation owns it, so that your regulatory authority on fares and routes and other matters would be in place no matter what the ownership was. If you need amendments to the Aeronautics Act and the National Transportation Act, why would that not be a sufficient amendment rather than amending it so that you have authority over ownership as well, who can own?

Mr. Lang: That is a second question. The first one was to bring them into the regulatory scheme. The second one was the policy question of whether or not there are some real and potential dangers in our effective ability to regulate given political realities if the regulated body is, in fact, a provincial government. The difficulties can arise politically and in real terms when the person being regulated is not a person just ordinarily in the business. But in fact a provincial government busy making laws about all kinds of related and associated things are very serious considerations and it is our policy

[Translation]

les transporteurs aériens canadiens régionaux, nationaux et internationaux en ce qui concerne les itinéraires, les tarifs et d'autres questions. A mon avis, que vous importe que tel transporteur aérien, régional, provincial, interprovincial, ou international, appartienne à tels intérêts privés puisque vous disposez déjà des pouvoirs de réglementation?

M. Lang: Monsieur le président, le problème juridique s'est posé lorsque la Cour suprême nous a appris, dans un jugement sur une affaire particulière, que la Loi sur l'aéronautique ne s'applique pas en fait aux sociétés de la Couronne provinciales, lesquelles peuvent alors assurer toutes sortes de services aériens internationaux et interprovinciaux sans se conformer aux règlements établis par le gouvernement fédéral. C'est la raison essentielle pour laquelle nous proposons ce bill, car il faut absolument combler les lacunes qui existent dans la loi afin que nos règlements s'appliquent à ces sociétés également.

M. Benjamin: Monsieur le président, le tribunal ne s'est-il pas plutôt prononcé sur la tentative par le gouvernement fédéral d'empêcher Pacific Western Airlines de déplacer son siège social? J'ai l'impression que cela n'avait rien à voir avec les itinéraires ou les tarifs.

M. Lang: La seule mesure que nous ayons prise en ce qui concerne ce siège social a été de demander à la société d'attendre que la cour suprême se soit prononcée sur la question, à savoir si la CCT, c'est-à-dire la Commission canadienne des transports, avait juridiction en matière d'acquisition de certains biens par une société de la Couronne provinciale; lorsque la cour suprême a décidé que la CCT n'avait pas juridiction, non seulement parce que le gouvernement fédéral n'avait pas capacité pour prendre des mesures, mais simplement parce que nous n'en n'avions pas prises, nous avons jugé souhaitable de présenter ce projet de loi afin de nous approprier cette juridiction.

M. Benjamin: Monsieur le président, pourquoi le Gouvernement ne présenterait-il pas un projet de loi qui consacrerait ses pouvoirs de réglementation et de supervision sur les compagnies aériennes, que celles-ci appartiennent à une province, à un village ou à des intérêts privés? Ainsi, vos pouvoirs de réglementation en ce qui concerne les tarifs, les itinéraires et autres questions seraient consacrés quels que soient les propriétaires de ces compagnies aériennes. S'il est nécessaire d'amender la Loi sur l'aéronautique et la Loi nationale sur les transports, cela devrait suffire et éviter d'apporter un amendement qui vous donne des pouvoirs sur la propriété elle-même?

M. Lang: C'est une autre question. Tout d'abord, il s'agit de soumettre ces compagnies aériennes à nos règlements. Deuxièmement, il y a la question politique de savoir s'il y a des dangers réels et possibles de toucher par ces règlements des réalités politiques, si l'organisme réglementé est un gouvernement provincial. Des difficultés peuvent se poser au niveau politique, lorsque l'entité réglementée n'est pas simplement une entité commerciale. Le fait qu'un gouvernement provincial légifère dans toutes sortes de domaines pose des problèmes très graves et nous devons nous assurer que notre capacité de

[Texte]

judgment that they are so serious that we ought to be very careful about getting into the position of endangering our effective ability to regulate by having the province involved that fully in the field.

Mr. Benjamin: Well, Mr. Chairman, surely this is serious. The federal authority now deals with provincial governments in countless ways, various Crown corporations whether it is in minerals, whether it is in communications with organizations, that are both privately owned and publicly owned by provinces and by municipalities and the jurisdiction and the regulatory authority is already in place. Now, surely, Mr. Chairman, all of a sudden, it is just peculiar that if a province wants to be part or total owner of a provincial or a regional airline the federal government wants authority to say they cannot own it if they do not feel it is proper. What the Minister is telling me is that the federal government should also have authority to tell any province you cannot own your telephone company or you cannot own a potash mine or you cannot own anything. Now surely the federal regulatory authority on interprovincial, international has always been in place whether it is the BNA Act, the Aeronautics Act, why the hell do you want to have a say in whether or not a province may own something or not?

Mr. Lang: Well, you have partly answered your own question. If you take the telephone example, for instance, it has become obvious that if a province owned telephones, it might be very difficult for the federal government to be very effectively regulating, and indeed, what has very often happened is that ownership has been followed with the delegation of the regulatory authority and telephones is really an example of that. This is not a new approach on the part of the government. It was visible also in the case of certain telecommunications questions when the problem of licensing of provincial government stations was considered to be a real problem. It is a real problem for a regulatory agency of an administrative tribunal to attempt to deal effectively with a very powerful legislating and executive body like a strong provincial government and that is the basis of the concern that leads us to want to watch this carefully.

Mr. Benjamin: Well, if, for example, Ontario and Quebec jointly or separately want to take over Bell Telephone Company then would the Minister say that that would be an equally reprehensible thing to do as if they wanted to take over a regional airline?

Mr. Lang: I think it would raise for us the question of whether we would want to keep the regulation in our hands in which case it would probably be undesirable to have them in the ownership, but if they were in the ownership we would probably give them the regulation too. That effectively is equivalent to what goes on in Saskatchewan, Manitoba and other provinces. And it is that distinction I would draw.

You see, in many ways, we tend to believe that intraprovincial operations inside a province may very often even in relation to airlines, airports and other things more and more be put into the hands of the provinces so that they can effectively

[Traduction]

réglementer n'est pas compromise par le rôle peut-être exagéré de la province dans ce domaine.

M. Benjamin: Monsieur le président, c'est évidemment un problème grave. Le gouvernement fédéral traite avec les gouvernements provinciaux dans de nombreux domaines; les différentes sociétés de la Couronne, qu'elles s'occupent de l'exploitation des minerais ou de la communication avec les organismes, appartiennent à la fois à des intérêts privés et à des intérêts publics, les intérêts publics étant ceux de la province et des municipalités; les pouvoirs de réglementation sont déjà en place. Or, tout d'un coup, le gouvernement fédéral veut avoir le droit d'intervenir s'il estime que le désir d'une province d'acheter une partie ou la totalité d'une compagnie aérienne provinciale ou régionale est inapproprié. Si je comprends bien le ministre, le gouvernement fédéral devrait également être habilité à interdire à une province de posséder sa propre compagnie de téléphone, sa propre mine de potasse ou quoi que ce soit. Les pouvoirs de réglementation fédéraux, au niveau interprovincial ou international, sont entérinés dans l'Acte de l'Amérique du Nord britannique, dans la Loi sur l'aéronautique etc.; pourquoi voulez-vous avoir le droit d'intervenir lorsqu'une province décide d'acheter quelque chose?

M. Lang: Vous avez en partie répondu à votre question. En ce qui concerne l'exemple du téléphone, il est devenu évident que si une province possédait sa compagnie de téléphone, il serait très difficile pour le gouvernement fédéral de la réglementer et, très souvent, cette prise de contrôle s'est accompagnée de la délégation des pouvoirs de réglementation. Ce n'est donc pas une nouvelle approche de la part du gouvernement. Nous en avons également eu un exemple dans le domaine des télécommunications, lorsque l'octroi de permis à des stations de gouvernements provinciaux posait un réel problème. Cela pose en effet de graves problèmes pour l'organisme de régie ou pour le tribunal administratif, qui doivent essayer de réglementer efficacement, au moyen d'une loi puissante, un organe exécutif aussi fort qu'un gouvernement provincial; c'est la raison pour laquelle nous devons nous montrer très prudents.

M. Benjamin: Si, par exemple, l'Ontario et le Québec, conjointement ou séparément, veulent prendre le contrôle de la compagnie Bell Téléphone, le ministre jugerait-il cela aussi répréhensible que si ces deux provinces voulaient prendre le contrôle d'une compagnie aérienne?

M. Lang: Il s'agirait alors de savoir si nous voulons conserver les pouvoirs de réglementation et, si oui, il serait sans doute peu souhaitable que ces deux provinces prennent le contrôle de cette compagnie; cependant, si elles en ont déjà le contrôle, nous leur donnerions certainement les pouvoirs de réglementation. C'est exactement ce qui se passe aujourd'hui en Saskatchewan, au Manitoba et dans d'autres provinces. C'est la distinction que je fais.

Souvent nous avons tendance à croire que les opérations intraprovinciales, en ce qui concerne les compagnies aériennes, les aéroports, etc., peuvent être confiées aux provinces afin que celles-ci puissent s'occuper des problèmes locaux; cependant,

[Text]

deal with what is really local but where it comes to interprovincial and international there the need to preserve the federal involvement, I think, is clear and the dangers to involvement if there is ownership by the Crown provincial I think is also clear.

• 1550

Mr. Benjamin: Let us assume for the moment that all the airlines in Canada are privately-owned, let us assume that each province had an airline that was privately-owned. Surely the regulatory authority that is presently held by the federal government is in place equally in that kind of situation as it would be if the situation were the opposite, every airline was owned by one or more provinces, surely the minute they cross the borders of a province, you already have all the sufficient authority and regulatory powers you need, theoretically.

Mr. Lang: I am really surprised at you stopping at the theoretical when ordinarily your practical mind takes you to the way it really would operate.

If you would like to comprehend the difficulty of an air transport committee trying to deal with an issue about whether or not an airline owned by a particular province was being fair in its route selection or in its placing of its various facilities to its province and to the neighbouring province, and if you wanted to contemplate an air transport committee determining that question against the province which was the owner and ordering it to stop favouring its own province and ordering it to favour the other. I believe you could imagine, without too much stretch of the imagination, that there might be a very hot political issue which would revolve around the administrative tribunal and you would have three or four of those sorts of rows and the very existence and workability of the administrative tribunal would be very seriously in doubt. That is the kind of problem I see.

Mr. Benjamin: Have there been any difficulties to date or envisioned in the near future in terms of what PWA wants to do with its routes or fares in two provinces and one territory?

Mr. Lang: I really intend that there continue to be discussions with Alberta with a view to determining another form of ownership and overtime for that airline rather than a continuation of the situation which has that risk.

Mr. Benjamin: Where is the situation that one or more provinces feel that the present airline ownership or the lack of any present airline service leaves them no other choice but to get into the airline business to provide service and I am thinking particularly of the northern parts of the provinces in Canada. Why should they not be able to do that? Suppose the Province of Saskatchewan decided tomorrow to buy back NorthCan Air, would the Minister have any serious objection to that, if this law were in place?

Mr. Lang: I stated earlier that really in terms of a service that is operating within a province, I am inclined to be quite willing to work with the province to have it assume even a

[Translation]

lorsqu'il s'agit de services interprovinciaux et internationaux, le fédéral doit continuer à jouer son rôle, de même que lorsqu'il y a possibilité de prise de contrôle par une société de la Couronne provinciale.

M. Benjamin: Supposons un instant que toutes les sociétés aériennes du Canada soient privées, supposons que, dans chaque province, il y ait une société d'aviation privée. Il me semble que l'organisme de réglementation qui relève actuellement du gouvernement fédéral est là pour faire face à ce type de situation aussi, tout comme si la situation contraire existait, c'est-à-dire si chaque société aérienne appartenait à une ou plusieurs provinces. Il va sans dire qu'en théorie du moins, la minute qu'un avion dépasse les frontières d'une province, vous avez déjà toute l'autorité nécessaire et tous les pouvoirs de réglementation.

M. Lang: Je suis surpris que vous vous arrêtiez à une situation théorique, alors qu'habituellement votre esprit pratique vous porte à présenter des choses telles qu'elles sont.

Pour tenter de comprendre la difficulté à laquelle ferait face une commission de transport aérien qui tenterait de décider si une compagnie aérienne, propriété d'une province particulière, fait preuve d'équité en choisissant une route ou en mettant ses diverses installations, à la disposition de sa province ou de la province avoisinante, vous pouvez vous imaginer ce qui se passerait si la Commission se prononçait contre la province propriétaire, lui défendait de favoriser sa propre province et lui ordonnait de favoriser l'autre. Vous pouvez facilement vous imaginer le chaud débat politique auquel serait mêlé le tribunal administratif. Or, il suffirait de trois ou quatre litiges de ce genre pour que l'existence même du tribunal administratif soit sérieusement mise en doute. C'est le genre de problème que j'envisage.

M. Benjamin: Y a-t-il eu des difficultés jusqu'à maintenant ou en prévoit-on dans un avenir rapproché, au sujet des services que PWA veut offrir ou des tarifs qu'elle veut demander dans les deux provinces et le territoire qu'elle dessert?

M. Lang: J'ai bien l'intention de voir à ce que les pourparlers avec l'Alberta se continuent afin de convaincre la province de modifier les termes de sa propriété, mettant fin ainsi à une situation qui offre un risque.

M. Benjamin: Et qu'en est-il si une ou plusieurs provinces sont d'avis que les compagnies aériennes actuelles ou le manque actuel de service aérien ne leur laissent aucun autre choix que de se lancer dans ce type d'activités afin d'offrir des services. Je pense plus particulièrement à la partie nord des provinces canadiennes. Pourquoi ne seraient-elles pas en mesure de le faire? Supposons que la Saskatchewan décide demain de racheter NorthCan Air, le ministre s'y opposerait-il avec force si cette loi était déjà adoptée?

M. Lang: Comme je l'ai déjà dit, lorsqu'il s'agit d'un service interne à une province, je suis porté à vouloir collaborer avec la province afin que celle-ci assume un rôle encore plus grand,

[Texte]

greater role, so that I do not have a great problem about that. In other words, I am not here arguing about Crown ownership as such, but rather about provincial versus federal jurisdiction.

Mr. Benjamin: If Manitoba and Saskatchewan jointly wanted to do something about some better services to Churchill and Flin Flon and Creighton and Uranium City and Stony Rapids and Reindeer Lake and so forth because there was not sufficient being provided by either Air Canada or other local carriers, would the Minister have any objection then in that event to, two provinces jointly, subject to the rates and route regulatory powers of the federal authority?

Mr. Lang: I would have to answer that question really in terms of a very hypothetical position because I do not know how much that might come into competition with other services being provided and how much it might endanger other interprovincial services. I understand what the honourable member is saying, he says if one province can do it inside one province two can do it inside too, and really the issue does arise in terms of what it is competing with, to what extent centralized federal regulation would be necessary.

What I was looking at in terms of certain remote services in, say, Northern Saskatchewan, to use your earlier example, was the possibility that it would be quite clear that there would be no problem of competition with other interprovincial, international services and therefore the full handling for the time being at least of the issue by the province might be possible.

Mr. Benjamin: How does the Minister view the discussions that, according to news stories, are going on between Pacific Western and Canadian Pacific in terms of PWA acquiring that one?

Mr. Lang: We have been informed by all the sources that I have that there are no such discussions.

Mr. Benjamin: That is all I have for this round, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin. Shall I proceed clause by clause?

Monsieur Allard, s'il vous plaît.

M. Allard: Merci, monsieur le président. L'honorable ministre a parlé tout à l'heure de garanties. Est-ce qu'il pourrait nous dire quel genre de garanties il serait en mesure de donner? Par exemple, un gouvernement quelconque du Canada désire se porter acquéreur d'une ligne aérienne. A ce moment-là, on sera obligé, j'imagine, d'après la loi, de venir devant le comité fédéral et de demander la permission. Alors, quelles garanties le ministre serait-il en mesure d'apporter aux provinces? Serait-il en mesure de leur garantir le respect de leurs droits et privilèges?

Mr. Lang: Well, the procedure we would see is the request for Governor in Council approval of the process but that is not necessarily at all answering all the questions because the Canadian Transport Commission would still have a role to play in relation to the application. But, we could in effect, say,

[Traduction]

donc, je n'envisage aucun problème à ce niveau. En d'autres termes, je n'ai rien à redire au sujet de la propriété publique comme telle, mais ce qui m'intéresse, c'est plutôt le partage des juridictions entre le gouvernement provincial et le gouvernement fédéral.

M. Benjamin: Et si le Manitoba et la Saskatchewan décidaient de travailler conjointement pour améliorer le service à Churchill, à Flin Flon, à Creighton et à Uranium City, à Stony Rapids et à Reindeer Lake parce que ni Air Canada, ni les transporteurs locaux n'offrent de services adéquats, le ministre s'y opposerait-il, s'il s'agissait de deux provinces travaillant en collaboration et assujetties aux pouvoirs de réglementation fédéraux sur les tarifs et les parcours?

M. Lang: Je ne puis vous répondre qu'en restant très hypothétique puisque je ne sais pas du tout si un tel service ferait concurrence à un service déjà établi, ni à quel point cela mettrait en péril d'autres services interprovinciaux. Je comprends, cependant, ce que le député veut dire, il prétend que si une province peut le faire à l'intérieur de chez elle, alors deux provinces peuvent le faire aussi; en réalité, la question se pose au niveau de la concurrence, au niveau d'une réglementation centralisée par le fédéral.

Ce que j'examine dans le cas de certains services éloignés, disons, dans le nord de la Saskatchewan pour reprendre votre exemple précédent, c'est l'assurance qu'il ne risque pas d'y avoir de problèmes de concurrence avec d'autres services interprovinciaux ou internationaux, et donc que la province pourrait peut-être se charger, pour l'instant du moins, de toute l'affaire.

M. Benjamin: Quelle est votre réaction, monsieur le ministre, devant les pourparlers qui, selon les journaux ont lieu entre Pacific Western et Canadian Pacific et selon lesquels PWA achète cette dernière?

M. Lang: Tous nos contacts nous disent qu'il n'y a aucun pourparler de ce genre.

M. Benjamin: C'est tout ce que j'avais à dire maintenant, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Benjamin. Pouvons-nous maintenant passer à l'étude article par article?

Mr. Allard, please.

Mr. Allard: Thank you, Mr. Chairman. The honourable Minister referred to guarantees. Could he tell us what sort of guarantees he could give? For example, if the Canadian government wanted to buy an airline I imagine that he would be required by law to appear before a federal committee and ask for permission. What guarantees could the Minister give the provinces? Could he guarantee that their rights and privileges will be respected?

M. Lang: Le gouverneur en Conseil devra approuver toutes les demandes, ce qui ne règle pas nécessairement toutes les questions, car la Commission canadienne de transports aura un rôle important à jouer dans l'application de la loi. Mais nous pourrions très bien dire: "Nous n'avons pas l'intention de nous

[Text]

"We are not going to stand in your way in regard to your ownership. Now make your application in the ordinary way to see if there are other problems such as inconsistency with public interest, which is ordinarily determined before the Transport Commission."

M. Allard: Le but de cette loi est-il d'avoir un contrôle complet sur toute la circulation aérienne au-dessus de notre territoire ou s'il est simplement de réglementer les compagnies et d'empêcher tout gouvernement provincial d'acquérir une ligne aérienne, par exemple pour desservir le Grand Nord? On sait que ces lignes ne sont pas tellement rémunératrices, pas tellement rentables, mais un gouvernement quelconque peut décider de fournir des services à ces gens, même si c'est déficitaire. Alors quelles garanties un gouvernement provincial peut-il obtenir de la Commission?

Mr. Lang: Well, there is no guarantee in that regard, but this really puts them in the same position as anyone else who is willing to offer a service, which means that the Transport Commission would be looking at the question from the point of view of the public interest and if the public interest seemed to merit the service, a licence would be granted.

M. Allard: Merci.

Le président: Merci, monsieur Allard. Mr. Benjamin, do you have a question?

Mr. Benjamin: Yes. Well, may I follow it up, Mr. Chairman. The Minister has cited the instance of the political difficulties in a hypothetical way, and they can only be hypothetical at this moment, if one or a combination of two or more provinces, had an airline, regional or even transcontinental, and made decisions about routes, made dumb political decisions about routes, that antagonized the community at large or the public in that one or more provinces, surely that political difficulty is then on the necks of the provinces concerned, not on the federal authority. If the federal authority chose to overrule them on the matter of routes or what is in the public interest, surely that kind of a decision has to be made by the federal authority at any event, whether the airline is owned by a province or privately owned. Surely you are not suggesting that if an airline is owned by one or more provinces the federal authority wants to vacate its regulatory powers.

Mr. Lang: When I talked about inside a province operation, I was actually thinking in terms of certain things being almost completely open to being left inside the provincial control. The telephone example is not a bad example of how that has worked in some provinces. So I am saying, yes, that may even be a possibility. When the total impact of the decision is inside a province, I see smaller numbers of problems than when that impact can affect adversely beyond the boundaries of the province. Something that is done that might be very popular inside, say, a northern part of the west of one province, may be destructive of something else that is going on nearby in the neighbouring province. So one province could very happily do it, where the Commission would have to disallow it, and where the political attack might then be mounted, which would be destructive of the Commission. That is the problem I see.

[Translation]

opposer à l'achat. Il faut donc formuler une demande en bonne et due forme afin de déterminer s'il y a d'autres problèmes ou conflits d'intérêt, décision qui relève normalement de la Commission des transports."

Mr. Allard: Is the purpose of this law to provide more complete control over air traffic, over our territories or simply to regulate companies and prevent provincial governments from buying airlines, in the Far North, for example. We know that these airlines are not particularly profitable, but our government could provide people with this service in spite of the deficit. What guarantees can the Commission give provincial governments?

M. Lang: Eh bien, il n'y a pas vraiment de garantie, mais les gouvernements provinciaux seraient sur un pied d'égalité avec les autres fournisseurs du service, de sorte que la Commission des transports examinerait la question du point de vue de l'intérêt public et de la nécessité de fournir un service, après quoi un permis serait accordé.

Mr. Allard: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Allard. Monsieur Benjamin, avez-vous une autre question?

M. Benjamin: Oui. Avec votre permission, monsieur le président, je voudrais poursuivre. Le ministre a cité des exemples hypothétiques de conflits politiques: par exemple, si une ou deux provinces se mettaient ensemble pour acheter une ligne aérienne régionale ou transcontinentale et prenaient de mauvaises décisions quant aux routes, irritant ainsi le public, les difficultés politiques qui en résulteraient seraient certainement le problème des provinces en question et non celui du gouvernement fédéral. Si le gouvernement fédéral décide dans l'intérêt public de passer outre à leur décision, il vaudrait certainement mieux que le gouvernement fédéral prenne la décision importante, qu'il s'agisse d'une ligne aérienne provinciale ou privée. Vous ne voulez certainement pas dire que, si une ligne aérienne appartient à une ou plusieurs provinces, le gouvernement fédéral doit renoncer à ses pouvoirs réglementaires.

M. Lang: Au sujet des lignes aériennes provinciales, je pensais plutôt aux entreprises dont la province assurerait la surveillance. Le téléphone en est un assez bon exemple. En fait, j'admets cette possibilité. Lorsque l'effet de la décision se limite à la province, je prévois moins de problèmes que dans les cas où elle pourrait avoir une incidence sur les autres provinces. Par exemple, une certaine décision pourrait avoir un effet très positif sur le Nord-Ouest de l'une des provinces, tout en étant très nuisible à la province voisine. Une province pourrait donc s'en donner à cœur joie et le faire, et la Commission devrait l'interdire; cette situation pourrait donner lieu à une attaque politique qui pourrait détruire la Commission. C'est ce que je crains.

[Texte]

• 1600

Mr. Benjamin: Well, but the Commission is subject to that political attack in any event, whether the airline is owned by provinces or owned by private entrepreneurs. The federal regulatory authority have to make decisions in any event. Ownership really has little to do with it, I submit.

Mr. Lang: Well, I suggest there is a fair difference of quality in the way decisions might be made by the provincially-owned body, which might make the decisions in the first place for political reasons and therefore back them up for political reasons, compared to a private operator, who would not have those sorts of entraneous reasons. He would be trying to provide a service at a profit and, therefore, would be bound by some fairly important constraints on what he could do.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I think this legislation is unnecessary or there are motives behind it that have little or nothing to do with the exercising of the federal authority and the regulatory authority over regional airlines. I think it is a philosophical mental block that the Minister and his people have about anything that is publically owned by a province being bad. He even wants to get rid of some federally publically-owned operations and "privatize" them so-called. I think that is the intent and purport of the legislation, and I am opposed to the legislation on those kinds of grounds.

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin. Is it agreed we move to clause by clause consideration?

Some hon. Members: Agreed.

Mr. Benjamin: On Division.

Clauses 1 to 3 inclusive agreed to on division.

On Clause 4 . . .

The Chairman: Mr. Roy.

Mr. Roy: I move that Bill C-46 be amended by striking out line 10 on page 3 and substituting the following:

"subsection 15.1(1) or permits, *without approval of the Governor in Council*, Her Majesty"

... Ce qui veut dire que dans le texte français, monsieur le président, le bill C-46 est modifié en remplaçant à la page 3 du texte français la ligne 9 par ce qui suit:

violation du paragraphe 15.1(1), ou qui, sans l'approbation du Gouverneur en conseil.

The Chairman: The amendment is in order, as moved by Mr. Marcel Roy:

That Bill C-46 be amended by striking out line 10 on page 3 and substituting the following:

"subsection 15.1(1) or permits, *without approval of the Governor in Council*, Her Majesty"

Amendment agreed to.

Mr. Benjamin: On division.

[Traduction]

M. Benjamin: La Commission fait de toute façon l'objet d'attaques politiques, que les compagnies aériennes appartiennent aux provinces ou à des entrepreneurs privés. L'organisme de réglementation fédéral doit prendre des décisions, de toute manière. A mon avis, la question de la propriété n'a guère à y voir.

M. Lang: Au contraire, il y a une grande différence entre la façon dont un organisme provincial pourrait prendre des décisions—prises en premier lieu pour des raisons politiques et appuyée ensuite par des raisons politiques également—et la manière de faire d'un transporteur privé qui n'a pas à tenir compte de raisons étrangères à son entreprise. Il se contenterait d'offrir un service à profit et, par conséquent, il se verrait très limité dans ce qu'il peut faire.

M. Benjamin: Monsieur le président, je crois que le présent projet de loi est inutile ou tout au moins que des motifs le sous-tendent qui ont peu ou rien à voir avec l'exercice de l'autorité du gouvernement fédéral en matière de réglementation des sociétés aériennes régionales. A mon avis, le ministre et ses collaborateurs sont mentalement bloqués, pour eux tout ce qui est entreprise publique, entre les mains d'une province, est nécessairement mauvais. Il veut se débarrasser des quelques entreprises publiques qui appartiennent au gouvernement fédéral pour les rendre privées. Je crois que c'est là l'objet et le but de ce projet de loi, et je m'y oppose pour toutes sortes de raisons.

Le président: Merci, monsieur Benjamin. Êtes-vous d'accord pour que nous passions maintenant à l'étude article par article?

Des voix: D'accord.

M. Benjamin: Sur division.

Les articles 1 à 3 inclusivement sont adoptés sur division.

L'article 4 . . .

Le président: Monsieur Roy.

M. Roy: Je propose que le Bill C-46 soit modifié par la suppression, dans la version anglaise, de la ligne 10, page 3 et l'addition de ce qui suit:

«le paragraphe 15.1(1), ou qui, *sans l'approbation du gouverneur en conseil*, Sa Majesté»

—which means that the French text, Mr. Chairman, of Bill C-46 is amended by substituting on page 3 line 9 by the following:

violates subsection 15.1(1), or permits, without approval of the *Governor in Council*.

Le président: L'amendement proposé par M. Marcel Roy est recevable:

Que le Bill C-46 soit modifié par le remplacement, dans la version anglaise, de la ligne 10, page 3, par ce qui suit:

«le paragraphe 15.1(1) ou qui, *sans l'approbation du gouverneur en conseil*, Sa Majesté»

L'amendement est adopté.

M. Benjamin: Sur division.

[Text]

Clause 4, as amended, agreed to, on division.

Mr. Benjamin: On division.

Clause 5 and 6 agreed to on division.

Title agreed to.

The Chairman: Shall I report the Bill, as amended, to the House of Commons?

Mr. Benjamin: No.

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Will someone move that the Committee order a reprint of Bill C-46, as amended, for the use of the House of Commons at the report stage?

Mr. Collenette: I so move.

Motion agreed to.

Mr. McIsaac: Mr. Chairman, just a point of order. Looking at the amendment and looking at the bill, I am not sure that it jives exactly. Line 10 . . .

Mr. Benjamin: It does not fit in.

Mr. McIsaac: It does not fit into line 10, the portion that was printed on the sheet that was passed to me.

Mr. Lang: It does, as read. It really is the insertion of the words, after the word "permits" in line 10, it is really the insertion of the words:

. . . , without approval of the Governor in Council,

Mr. McIsaac: I must be in the wrong . . . Okay.

Mr. Benjamin: Line 10, on page 2.

Some hon. Members: Page 3.

Mr. Lefebvre: Page 3.

Mr. Benjamin: Well, 15.1(1) is on page 2.

Mr. Lefebvre: Page 3.

Some hon. Members: Page 3.

Mr. Roy: Page 3.

The Chairman: 15.1(1) . . .

An hon. Member: Okay.

• 1605

The Chairman: We have the right Bill, Bill C-46?

Mr. Benjamin: Yes, I have the right bill, and I have the right section, clause but maybe the wrong line.

Mr. Lang: If you look at line 10, on page 3 . . .

The Chairman: Order, please.

Mr. Lefebvre: It is obvious, Mr. Chairman, there has been a mistake in the printing. Some of the bills here have that proposed section on page 2.

The Chairman: Oh.

Mr. Benjamin: Are you sure?

Mr. Roy: It is the same.

[Translation]

L'article 4, ainsi modifié, est adopté, sur division.

M. Benjamin: Sur division.

Les articles 5 et 6 sont adoptés sur division.

Le titre est adopté.

Le président: Puis-je présenter le bill ainsi modifié à la Chambre des communes?

M. Benjamin: Non.

Des voix: D'accord.

Le président: Quelqu'un peut-il proposer que le Comité ordonne la réimpression du Bill C-46 ainsi modifié, pour son utilisation à la Chambre des communes lors de l'étape du rapport?

M. Collenette: Je le propose.

La motion est adoptée.

M. McIsaac: Monsieur le président, j'invoque le Règlement. Lorsque je regarde l'amendement et que je cherche dans le bill, j'en conclus que les deux ne concordent pas. A la ligne 10 . . .

M. Benjamin: Il ne correspond pas.

M. McIsaac: Il ne correspond pas à la ligne 10, du moins pas avec ce qui se trouve sur la feuille qu'on vient de me donner.

M. Lang: Mais si, comme on l'a lu. En fait, il s'agit d'insérer, après le mot «qui», à la ligne 9, les mots suivants:

. . . , sans l'approbation du gouverneur en conseil,

M. McIsaac: Je dois faire erreur . . . Très bien.

M. Benjamin: Ligne 10, page 2.

Des voix: Page 3.

M. Lefebvre: Page 3.

M. Benjamin: Eh bien, l'alinéa 15.1(1) se trouve à la page 2.

M. Lefebvre: A la page 3.

Des voix: A la page 3.

M. Roy: A la page 3.

Le président: 15.1(1) . . .

Une voix: Très bien.

Le président: Avez-vous le bon projet de loi, le bill C-46?

M. Benjamin: Oui, j'ai le bon projet de loi, et j'ai le bon article, mais la mauvaise ligne.

M. Lang: Cherchez la ligne 10, page 3 . . .

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît.

M. Lefebvre: Il est évident, monsieur le président, qu'il y a eu une erreur lors de l'impression. Certains bills ont l'article proposé à la page 2.

Le président: Ah!

M. Benjamin: Vous en êtes certain?

M. Roy: C'est le même.

[Texte]

Mr. Lang: It is Clause 4.(2) where the paragraph numbered (8.1) is being changed, on the top of page 3.

The Chairman: Is that agreed?

Some hon. Members: Agreed.

Mr. Lefebvre: Hold it, hold it.

The Chairman: Mr. Lefebvre.

Mr. Lefebvre: What is the notation in the margin on your copy?

Mr. Lang:

(2) New.

This amendment would permit the Commission to suspend or cancel any licence of an interprovincial or international . . .

Mr. Lefebvre: On the copy of the Bill on page 3, what is the line in the margin?

Mr. Lang: Oh! Suspension or cancellation.

Mr. Lefebvre: Yes. Well, on some of it, it is marked, on page 3 . . .

Mr. Roy: On page 3.

Mr. Lefebvre: Marked—that is all right.

An hon. Member: Okay, on page 3.

An hon. Member: It is not very well identified.

Mr. Benjamin: The Bill I got on page 3 . . .

The Chairman: Yes.

Mr. Benjamin: Subclause (2) (8.1), line 10 reads properly—and this amendment fits into it. but the amendment in fact says: “subsection 15.1(1)” which is under Clause 3 on page 2.

Mr. Lang: No, no. That is—You will notice in line 10 as it now appears in the Bill, the first words of that line are: “subsection 15.1(1)”.

Mr. Benjamin: Page 3, Mr. Lang.

Mr. Lang: That is a reference back to that section.

Mr. Roy: You are on page 2.

The Chairman: Is that agreed?

Mr. Benjamin: All right.

The Chairman: This Committee is adjourned to the call of the Chair.

[Traduction]

M. Lang: Il s'agit de l'article 4.(2), et c'est l'alinéa (8.1) qui est modifié, au haut de la page 3.

Le président: Est-ce convenu?

Des voix: D'accord.

M. Lefebvre: Un instant, un instant.

Le président: Monsieur Lefebvre.

M. Lefebvre: Quelle est la note dans la marge?

M. Lang:

(2) Nouveau.

Cette modification autorise la Commission à suspendre ou annuler tout permis d'un transporteur aérien exploitant un service interprovincial ou international . . .

M. Lefebvre: Dans le bill même, à la page 3, quel est le titre dans la marge?

M. Lang: Ah! Suspension ou annulation.

M. Lefebvre: Oui. Sur certains exemplaires, on voit à la page 3 . . .

M. Roy: A la page 3.

M. Lefebvre: On dit . . . c'est parfait.

Une voix: Très bien. A la page 3.

Une voix: Ce n'est pas très facile à trouver.

M. Benjamin: Dans mon exemplaire, à la page 3 . . .

Le président: Oui.

M. Benjamin: L'alinéa (2) paragraphe (8.1), ligne 9, est bien là, et l'amendement s'y insère très bien. Mais l'amendement mentionne: «le paragraphe 15.1(1)», que l'on peut retrouver à l'article 3, page 2.

M. Lang: Non. C'est-à-dire . . . Vous remarquerez qu'à la ligne 9 qui se trouve actuellement dans le projet de loi, la ligne commence par les mots: «lation du paragraphe 15.1(1)».

M. Benjamin: A la page 3, monsieur Lang.

M. Lang: C'est un renvoi à cet article.

M. Roy: Vous êtes à la page 2.

Le président: Est-ce convenu?

M. Benjamin: Très bien.

Le président: La séance est levée jusqu'à nouvelle convocation.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 19

Wednesday, June 15, 1977

Chairman: Mr. John Campbell

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 19

Le mercredi 15 juin 1977

Président: M. John Campbell

Government
Publications*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on**Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

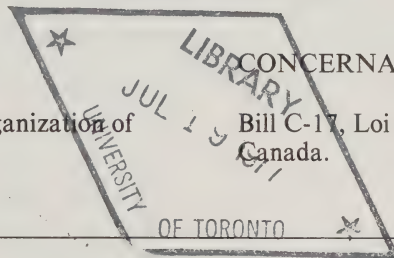
Transport and Communications

Transports et des communications

RESPECTING:

Bill C-27, An Act respecting the reorganization of
Air Canada.

CONCERNANT:

Bill C-17, Loi portant réorganisation d'Air
Canada.

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

Second Session of the
Thirtieth Parliament, 1976-77Deuxième session de la
trentième législature, 1976-1977

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT
AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. John Campbell

Vice-Chairman: Mr. David Collett

Messrs.

Allard	Forrestall
Andres	Harquail
Blouin	Lamontagne
Cadieu	McCain
Douglas (<i>Bruce-Grey</i>)	McIsaac

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS
ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. John Campbell

Vice-président: M. David Collett

Messieurs

McKenzie	Roy (<i>Laval</i>)
Nowlan	Stewart (<i>Cochrane</i>)
Orlikow	Whiteway
Poulin	Wittaker—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Nino A. Travella

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)

On Wednesday, June 15, 1977:

Mr. Peters replaced Mr. Benjamin;
Mr. Andres replaced Mr. Flynn;
Mr. Poulin replaced Mr. Corbin;
Mr. Harquail replaced Mr. Yanakis;
Mr. Douglas (*Bruce-Grey*) replaced Mr. Lefebvre;
Mr. Orlikow replaced Mr. Peters.

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le mercredi 15 juin 1977:

M. Peters remplace M. Benjamin;
M. Andres remplace M. Flynn;
M. Poulin remplace M. Corbin;
M. Harquail remplace M. Yanakis;
M. Douglas (*Bruce-Grey*) remplace M. Lefebvre;
M. Orlikow remplace M. Peters.

ORDER OF REFERENCE

Tuesday, May 31, 1977

ORDERED,—That Bill C-17, An Act respecting the reorganization of Air Canada, be referred to the Standing Committee on Transport and Communications.

ATTEST:

ORDRE DE RENVOI

Le mardi 31 mai 1977

IL EST ORDONNÉ,—Que le Bill C-17, Loi portant réorganisation d'Air Canada, soit déferé au Comité permanent des transports et des communications.

*ATTESTÉ:**Le Greffier de la Chambre des communes*

ALISTAIR FRASER

The Clerk of the House of Commons

MINUTES OF PROCEEDINGS

WEDNESDAY, JUNE 15, 1977
(22)

[Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 3:35 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Campbell, presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Andres, Cadieu, Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Collette, Douglas (*Bruce-Grey*), Forrestall, Harquail, Lamontagne, McIsaac, McKenzie, Poulin, Roy (*Laval*), Stewart (*Cochrane*) and Whittaker.

Other Members present: Messrs. Caron, Condon, Loiselle (*Saint-Henri*) and Mazankowski.

Witnesses: From Air Canada: Mr. Claude I. Taylor, President; Mr. André Gauthier, Director, Government Affairs.

The Order of Reference dated Tuesday, May 31, 1977 being read as follows:

*Ordered,—*That Bill C-17, An Act respecting the reorganization of Air Canada, be referred to the Standing Committee on Transport and Communications.

The Chairman called Clause 1.

Mr. Taylor made an opening statement and answered questions.

Clause 1 was allowed to stand.

At 5:10 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

PROCÈS-VERBAL

LE MERCREDI 15 JUIN 1977
(22)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 15 h 35 sous la présidence de M. Campbell (président).

Membres du Comité présents: MM. Andres, Cadieu, Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Collette, Douglas (*Bruce-Grey*), Forrestall, Harquail, Lamontagne, McIsaac, McKenzie, Poulin, Roy (*Laval*), Stewart (*Cochrane*) et Whittaker.

Autres députés présents: MM. Caron, Condon, Loiselle (*Saint-Henri*) et Mazankowski.

Témoins: De Air Canada: M. Claude I. Taylor, président; M. André Gauthier, directeur, Affaires gouvernementales.

Lecture est faite de l'ordre de renvoi suivant du mardi 31 mai 1977:

*Il est ordonné,—*Que le bill C-17, Loi portant réorganisation d'Air Canada, soit déferé au Comité permanent des transports et des communications.

Le président met en délibération l'article 1.

M. Taylor fait une déclaration et répond aux questions.

L'article 1 est réservé.

A 17 h 10, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Nino A. Travella

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Wednesday, June 15, 1977

• 1538

[Texte]

The Chairman: Order, please. We have a quorum to hear evidence. We will commence consideration of Bill C-17, an Act respecting the reorganization of Air Canada. I will call Clause 1, Air Canada Act, 1976.

On Clause 1—*Short title*

The Chairman: Before we proceed, Mr. Roy has some amendments to table. It might be a good idea if all the members had copies to give them a chance to read them over. We would discuss the amendments at the clause-by-clause stage. Mr. Roy.

Mr. Roy: Mr. Chairman, I first want to thank all the members of the Standing Committee for giving me permission to table those amendments to facilitate discussion of Bill C-17. I suggest that we now distribute to members of the Committee copies of the amendments which we propose to move on behalf of the government at the appropriate time. This may assist members in their questioning of witnesses and in their consideration of the bill.

Beaucoup de ces amendements sont mineurs ou de nature rédactionnelle. Certains visent à rapprocher les textes écrits dans les deux langues officielles; d'autres plus importants ont pour but de faciliter le fonctionnement de la Société et on été rédigés après que les parties intéressées notamment la société elle-même, des ministères du gouvernement et des experts-conseils dans les domaines du droit commercial, de la comptabilité et de la vérification, ont eu l'occasion d'examiner le texte qui a été présenté à la Chambre en première lecture, et d'en discuter.

As explained by the Minister at second reading, these amendments will, it is hoped, give to Air Canada the assurance of a greater flexibility than is available under its present act and will assist it to operate more effectively and efficiently in competing with its rival airlines.

May of us, I think, have had an opportunity to consider advance copies of these amendments, which were made available to the Minister and to the leaders of all parties. I ask you to note three changes to those advance copies, and I would like to distribute those three changes.

The refinements made with the concurrence of the Minister and the Department of Justice are to subclause 6.(1)(g), subclause 7.(10) and subclause 7.(11) and have been made at the suggestion of Mr. Cameron DesBois, General Attorney of Air Canada, to whom we are grateful for his close reading of the text.

May I table, Mr. Chairman, these changes and for distribution to all members? We will deal with them at the appropriate time on these subclauses.

Mr. Chairman, officials from Transport Canada are present and will make every effort to provide detailed information on the text of the Bill as printed or on the amendments, and to assist the Committee in its consideration of this measure.

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le mercredi 15 juin 1977

[Traduction]

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît! Nous avons le quorum voulu pour entendre des témoignages. Nous devons commencer l'étude du Bill C-17, Loi portant réorganisation d'Air Canada. Article 1^{er}, Loi d'Air Canada de 1976.

Sur l'article 1^{er}—*Titre abrégé*

Le président: Avant d'aller plus loin, M. Roy a quelques amendements à déposer. Peut-être serait-il bon que tous les députés en reçoivent le texte pour qu'ils puissent les parcourir. Nous en discuterons au moment de l'étude article par article. Monsieur Roy.

M. Roy: Monsieur le président, je remercierai tout d'abord les membres du comité permanent de m'autoriser à déposer ces amendements pour faciliter le débat sur le Bill C-17. Je propose que l'on distribue aux membres du Comité le texte des amendements que nous déposerons en temps voulu, au nom du gouvernement. Cela devrait aider les députés à interroger les témoins au cours de l'étude de ce projet de loi.

Many of the amendments are minor or editorial. Some aim at a better correspondence in the drafting in the two official languages; some, more important, tend to ease the operation of the company and have been drafted after the parties concerned, including the company, the government departments and counsels in the fields of commercial law, accounting and auditing, had a chance to consider the bill presented to the House on first reading.

Comme l'a expliqué le ministre en deuxième lecture, on espère que ces amendements donneront à Air Canada plus de souplesse qu'aux termes de la loi actuelle et l'aideront à devenir plus concurrentielle vis-à-vis des compagnies rivales.

Nombre d'entre nous ont, je pense, eu l'occasion de jeter un coup d'œil sur ces amendements communiqués au ministre et aux chefs de tous les partis. Toutefois, je vous demanderais de noter trois modifications qu'on va tout de suite vous distribuer.

Les améliorations apportées avec l'accord du ministre et du ministère de la Justice touchent les paragraphes 6(1)g), 7(10) et 7(11) et sont une suggestion de M. Cameron DesBois, procureur général d'Air Canada à qui nous sommes reconnaissants d'avoir si bien étudié le texte.

Monsieur le président, puis-je demander que ces modifications soient distribuées à tous les membres du Comité? Nous y reviendrons en temps voulu.

Des hauts fonctionnaires du ministère des Transports sont présents et s'efforceront de fournir toute information sur le texte du projet de loi actuel ou des amendements et, par là, d'aider au mieux le Comité dans son étude.

[Text]

The Chairman: Thank you, Mr. Roy. Is it agreed by the Committee that copies of the amendments be circulated over and above the regular numbers for the Committee members, in other words, that they will be published for all officials or anyone who wants copies? Is that agreeable?

Mr. Roy: I still have some other copies, Mr. Chairman. I sent a letter on June 14 to all members on all the amendments. There may be other members who have not received the amendments and I have some extra copies here.

The Chairman: Is it agreed that we will publish sufficient numbers so that they will be available for anyone who wants copies of the amendments?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Copies of those three additional amendments will be circulated to all the members. Just make sure that you have them all. If not, you can contact the Clerk of the Committee and he will make them available to you.

Mr. Roy: Mr. Chairman, I have only French copies of the new amendments proposed. It is not too often that the Transport Committee can be accused of having only French copies. We will get the English copies as soon as possible.

The Chairman: We do have a complete set of all the amendments and they will be distributed immediately. Is that all, Mr. Roy?

Mr. Roy: Right. Thank you.

The Chairman: I would now like to invite the President of Air Canada, Mr. Claude Taylor, to please join me at the table.

Some hon. Members: Hear, hear!

The Chairman: Order, please. I would also like to apologize to the witnesses and the members and to those in attendance for the room, which is extremely restricted this afternoon. As you know, we have many committees sitting and this was the best we could do for this afternoon. So please bear with us.

• 1545

Mr. Taylor has some opening comments for us. Mr. Taylor.

Mr. Claude I. Taylor (President, Air Canada): Mr. Chairman, members of the Committee, my comments are very brief. I am delighted to be here before you today to discuss Bill C-17 or other matters I gather that you may want to examine me on relative to Air Canada's operation. The group with me and I will do our best to accommodate your questions. That is my opening statement.

The Chairman: Thank you, Mr. Taylor.

Mr. Forrestall.

Mr. Roy, on a point of order.

Mr. Roy: On a point of order, what will be the schedule of witnesses for tomorrow and for next week?

The Chairman: Tomorrow morning we have the room from 9.00 until 12.00 or 12.30. There will be the Canadian Trucking Association. The Black Aero-Space Limited will appear tomorrow morning; they will have limited time. Then we will

[Translation]

Le président: Merci, monsieur Roy. Le Comité est-il d'accord pour que le texte des amendements soit distribué à d'autres qu'aux membres réguliers du Comité, notamment à tous les fonctionnaires ou autres qui le demandent?

M. Roy: Il m'en reste d'autres exemplaires, monsieur le président. J'ai renvoyé une lettre, le 14 juin, au sujet de ces amendements, à tous les députés. Peut-être certains ne l'ont-ils pas reçue et j'en ai ici quelques exemplaires supplémentaires.

Le président: Êtes-vous d'accord pour que nous imprimions suffisamment d'exemplaires pour que quiconque les demande puisse les recevoir?

Des voix: D'accord.

Le président: Le texte des amendements supplémentaires sera distribué à tous les députés. Assurez-vous que vous avez bien tout. Sinon, vous pourrez contacter le greffier du Comité qui vous les enverra.

M. Roy: Monsieur le président, je n'ai les nouveaux amendements proposés qu'en français. Il n'arrive pas souvent que l'on puisse accuser le Comité des transports de n'avoir que la version française. La version anglaise vous parviendra aussi vite que possible.

Le président: Nous avons l'ensemble des amendements ici qui peuvent être distribués immédiatement. C'est tout, monsieur Roy?

M. Roy: Oui, merci.

Le président: J'inviterais maintenant le président d'Air Canada, M. Claude Taylor, à s'approcher de la table.

Des voix: Bravo!

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Je prierais les témoins, les députés et tous ceux qui sont présents de bien vouloir nous excuser de l'exiguïté de cette salle. Vous savez peut-être que de nombreux comités siègent aujourd'hui et que c'est ce que nous avons pu trouver de mieux. Merci.

M. Taylor a quelques remarques d'ouverture à nous faire. Monsieur Taylor.

M. Claude I. Taylor (président, Air Canada): Monsieur le président, membres du Comité, mes remarques seront très brèves. Je suis très heureux de comparaître devant vous pour discuter du Bill C-17 ou autres questions que vous voulez me poser au sujet du fonctionnement d'Air Canada. Mes collaborateurs et moi-même ferons de notre mieux pour répondre à vos questions. Voici ce que j'avais à dire.

Le président: Merci, monsieur Taylor.

Monsieur Forrestall.

M. Roy, pour un rappel au Règlement.

M. Roy: Un rappel au Règlement. Quel sera le calendrier des comparutions pour demain et la semaine prochaine?

Le président: Demain matin, nous siégerons dans cette salle de 9 heures à 12 heures ou 12 h 30. L'Association canadienne des camionneurs comparaitra. La *Black Aero-Space Limited* comparaitra également demain matin; leur temps sera limité.

[Texte]

continue with the examining of Bill C-17, an Act respecting the reorganization of Air Canada.

Mr. Roy: Tomorrow afternoon?

The Chairman: Tomorrow morning from 9.00 to 12.00. If we have to continue, we do have a slot at 8.00 p.m.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, on a point of order.

The Chairman: Mr. Mazankowski, on a point of order.

Mr. Mazankowski: Is the President of Air Canada not going to outline or give us a statement on the bill in terms of the reaction of the company to the bill and perhaps an overview from their particular point of view? Or are we now considering the annual report?

The Chairman: We are now considering Bill C-17.

Mr. Mazankowski: In that case I would have thought that perhaps the President would have given us an opening statement as to his reaction to the bill before us. I realize he made a statement, but it had nothing to do with the bill, Mr. Chairman, and I would hope that it would be in order that we might have the opportunity to hear the official statement of Air Canada in response to the bill before us.

The Chairman: Mr. Taylor.

Mr. Taylor: Thank you, Mr. Chairman. This is the fortieth anniversary of Air Canada this year and we are, of course, delighted to see Bill C-17 have second reading and be before this Committee for review. We are hopeful that this new will come into force either in its original form or in amended form as a means of giving Air Canada a new charter for the future.

In a general way the comments that I would make about the bill are these. We are very pleased with the general thrust of the bill; we are particularly pleased with the comments made by the Minister relative to the role of Air Canada and to the direction of Air Canada.

We are pleased that the bill as drafted and as amended gives the corporation adequate powers to conduct the business of a modern-day air carrier to compete in the business community on an equal basis with other air carriers.

The refinancing of the corporation is one that is most important to us, not so much from the standpoint of just changing the capital structure for change's sake, but giving us as we move into the next decade, when refinancing and re-equipping will be one of the major challengers before us, the opportunity to compete on the open money market at what we believe to be very favourable rates under the restructuring of the corporate financial base. This is something that we believe is necessary for us in order to go both to the Canadian and to the foreign markets for the money that will be required.

• 1550

We are pleased, too, that the board of directors has been expanded and we would look forward, from a management

[Traduction]

Nous continuerons ensuite notre étude du Bill C-17, Loi portant réorganisation d'Air Canada.

M. Roy: Demain après-midi?

Le président: Demain matin de 9 heures à midi. Si nous devons continuer notre séance, nous pourrions siéger à 20 heures.

M. Mazankowski: Monsieur le président, je voudrais faire un rappel au Règlement.

Le président: Monsieur Mazankowski, sur un rappel au Règlement.

M. Mazankowski: Le président d'Air Canada ne va-t-il pas nous donner un aperçu de la réaction qu'a suscitée ce projet de loi au sein de sa société, ainsi qu'une indication de leur point de vue? Devons-nous étudier le rapport annuel?

Le président: Nous devons étudier le Bill C-17.

M. Mazankowski: En ce cas, je pensais que peut-être le président pourrait nous faire part de sa réaction à ce projet de loi. Je crois savoir qu'il a fait une déclaration, mais elle n'a rien à voir avec le projet de loi, monsieur le président, et j'espère que j'aurai l'occasion d'entendre la déclaration officielle qu'Air Canada a faite en réponse au projet de loi que nous étudions.

Le président: Monsieur Taylor.

M. Taylor: Merci, monsieur le président. Nous fêtons cette année le quarantième anniversaire d'Air Canada, et nous sommes très heureux que le Bill C-17 passe en seconde lecture et soit révisé par ce comité. Nous espérons que ce nouveau projet de loi entrera en vigueur sous sa forme originale ou avec quelques amendements afin de donner à Air Canada un nouveau départ pour l'avenir.

De façon générale, voici ce que je peux dire de ce projet de loi. Nous nous félicitons de l'orientation de l'ensemble de ce bill; nous sommes particulièrement heureux des commentaires du ministre au sujet du rôle d'Air Canada et de la direction d'Air Canada.

Nous sommes très satisfaits que le bill tel que rédigé ou amendé pourra donner à la société des pouvoirs suffisants pour qu'une compagnie aérienne moderne mène à bien ses affaires et puisse concurrencer les autres compagnies.

Le refinancement de la société nous tient particulièrement à cœur. Il ne s'agit pas tant de modifier la structure financière de notre société pour l'heur du changement, mais plutôt de nous donner la possibilité d'être concurrentiels sur le marché financier et d'offrir des tarifs très intéressants grâce à la restructuration de la base financière de la société. Il ne faut pas oublier par ailleurs que le refinancement et le rééquipement seront, d'ici les dix prochaines années, les principaux défis que nous devons relever. Nous pensons que cela est nécessaire si nous voulons nous implanter à la fois sur le marché canadien et sur les marchés étrangers.

Nous nous félicitons également de ce que notre conseil d'administration s'est agrandi et du point de vue de la gestion,

[Text]

standpoint, to increased representation from the various regions of Canada and from the various business disciplines of Canada.

The structure of the corporation beyond that, in terms of financing, are ones that we would encourage the Committee to look upon favourably. We believe the opportunities for management to manage the corporation must be clearly defined in the bill under the board of directors, who are appointed by the Governor in Council, and we are looking forward to that.

In a general way, Mr. Chairman, we believe this bill is a very positive step forward in giving the corporation, its board of directors and its management, a clearer mandate to manage the corporation in line with the objectives that were outlined by the minister.

The Chairman: Thank you, Mr. Taylor. Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Thank you, Mr. Chairman. Thank you, Mr. Taylor, for that expansion.

I suppose the matter of Bill C-17 has been in the back of your mind for some time and it probably behooves us to welcome this percept, too. I do not know when the Standing Committee of the House had the last major look at your corporate structure, at the statutory authority that has permitted you to carry on operations, sometimes very well and sometimes very badly, in your first 40 years.

Perhaps I should start by asking you what you see ahead for Air Canada, and what you think this bill will do? Where will you be in 1985, what will you look like, and what will be the configuration of Air Canada? We wipe out your debt and you go virtually the other way with respect to your debt equity ratios from 973 to, say, 397, in terms of the funds that are borrowed. Where will you be by 1985, in that sense? And where will Canadian users be?

Another question that bothers me very much is who will be flying on airplanes in 1985? Will flying still be within the financial capacity of the general public, or will you be carrying business people, corporation passengers, government people? Will the average Canadian still be able to fly from Halifax to Montreal, or Montreal to Edmonton, or Vancouver back to Toronto? Will he be able to afford it? Perhaps I should put that in some perspective because it does concerns me. When do you see scarcity of commodity entering into the fuel escalation problem? Right now I think we are realizing the increases in fuel based upon the realization by the OPEC countries that they must stay slightly ahead of inflation in order to increase, I suppose, real return, if you will, from what, after all, was not an unlimited commodity. Do you see us by 1985 not only facing fuel cost running slightly above world inflationary pressures, but as well subject to scarcity pricing—in other words, the bidding by nations and economies for fuel? In other words, what do you think you will look like and what are the principal pressures that you see facing you through say to 1985?

[Translation]

nous envisageons d'augmenter le nombre des représentants des diverses régions du Canada et de divers facteurs commerciaux.

Nous encourageons le Comité à étudier d'un œil bienveillant la structure de la société, outre l'aspect du financement. Nous pensons que le projet de loi doit définir avec précision les possibilités qui s'offrent au conseil d'administration, nommé par le gouverneur en conseil, pour ce qui est de la gestion de la société.

De façon générale, monsieur le président, nous pensons que ce projet de loi représente une étape très positive qui doit donner à la société, au conseil d'administration et à la direction un mandat plus précis qui leur permettra de gérer la société conformément aux objectifs soulignés par le ministre.

Le président: Merci, monsieur Taylor. Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Merci, monsieur le président. Merci, monsieur Taylor, pour ces détails.

Je suppose que vous connaissez depuis assez longtemps l'objet du Bill C-17 et il nous incombe également de nous féliciter également de son mandat. Je ne sais pas quand le Comité permanent de la Chambre a étudié, la dernière fois, la structure de votre société, l'autorisation statutaire qui vous a permis de mener à bien vos activités, parfois très bien et parfois très mal au cours des 40 premières années d'existence d'Air Canada.

Je pourrais peut-être commencer par vous demander ce que vous envisagez pour Air Canada et ce que vous pensez de ce projet de loi? Où serez-vous en 1985, à quoi ressemblera votre société et quelle sera la configuration d'Air Canada? Nous épongeons votre dette et vous foncez dans la direction opposée en inversant le montant de vos créances qui passent de 973 à 397. A cet égard, quelle sera la situation aux environs de 1985? Où en seront les utilisateurs canadiens?

Il y a une autre question qui me préoccupe beaucoup. Je voudrais savoir qui empruntera encore des avions en 1985? Le grand public aura-t-il encore la possibilité de prendre l'avion ou transporterez-vous plutôt des hommes d'affaires, des membres du gouvernement ou les clients des sociétés? Le Canadien moyen pourra-t-il encore se rendre d'Halifax à Montréal, ou de Montréal à Edmonton ou de Vancouver à Toronto? Pourra-t-il se le permettre? Je pourrais peut-être situer ma question dans la perspective car cela me préoccupe beaucoup. Que pensez-vous de la pénurie de carburant et du problème de l'escalade des coûts du carburant? Nous savons tous que les augmentations du prix du carburant proviennent de ce que les pays de l'OPEP ont réalisé qu'ils doivent légèrement devancer l'inflation afin d'accroître leurs recettes réelles, si vous voulez, puisqu'après tout le carburant n'est pas une ressource illimitée. Vous pensez donc qu'en 1985, non seulement les prix des combustibles seront légèrement supérieurs aux pressions inflationnistes mais qu'ils feront en outre l'objet de surenchère de la part des pays intéressés? Quelles seront les principales pressions auxquelles nous aurons à faire face jusqu'en 1985?

• 1555

The Chairman: Mr. Taylor.

Le président: Monsieur Taylor.

[Texte]

Mr. Taylor: You are asking for a picture of aviation in Air Canada in 1985, which is a very large subject, and I will try to condense it as best as I can see it.

In terms of the type of equipment that we will be flying between now and 1985, we suspect that it will not be too different from the equipment that you are seeing today. In other words, it will be derivations of the present airplanes rather than a whole new technology by 1985.

The smaller airplanes will be made larger; the larger airplanes will be made smaller. We have an anomaly in this industry where the big airplanes came along before the medium-sized ones, and so we are now seeing the very large airplanes coming down in size and the very small ones moving up, because in the last few years, being a very fast growing industry, a high technology industry, they have made some very major leaps forward and then we have had to go back and learn to some extent.

The engines, the power plants of the airplanes that will be flying in 1985 on fuselages that look very much like today's airplanes will be more efficient users of energy because the pressure of both the scarcity of resource and the price is putting the need for research today in the commercial aviation industry on engines that are fuel-efficient. The determinant of the economic equation of airplanes in the next perhaps five to ten years will almost hinge on how fuel-efficient the airplane can be in order to enable it to compete.

The power plants are also having to meet much stricter standards with respect to the environment in terms of noise, and regulations both in this country and in other countries will probably render certain airplanes that are flying today inoperative because of the environmental situation.

So from the standpoint of the product itself, of the airplane, they will look very much like they do today. There will be more medium-sized airplanes flying rather than large airplanes, because what we have found with the large airplanes is that there are so few routes that can support them and still maintain frequency. As we move up in size of airplane, we can carry the traffic between a pair of points but we cannot provide the frequency unless we can have airplanes of the right size.

The cost of airplanes is accelerating very rapidly. When we bought our first 747s roughly 10 years ago, or slightly less than 10 years ago, they were \$25 million airplanes approximately; \$23 million or \$25 million. Today they are \$45 million airplanes, per airplane. So the cost is escalating very rapidly in terms of the airplane itself.

In order for the airlines to be able to do the thing that you have identified, which is to be able to continue to ferry the average person, if there is such a thing as an average person, between here and Edmonton or between here and Halifax, we have to find some way to compensate for this very high cost of the airplane, the increasing cost of the fuel, and therefore, we have to find a way to compensate for this. So you have to get engines that are fuel-efficient in terms of the consumption to try and offset the cost of the fuel. You have to find a way to put people in these airplanes so that you are flying as few

[Traduction]

M. Taylor: Je vais essayer de vous résumer nos prévisions quant à la situation d'Air Canada en 1985.

Le matériel volant ne sera sans doute pas fort différent de ce qu'on utilise actuellement; en 1985, nous utiliserons vraisemblablement des modèles dérivés des avions actuels plutôt que des modèles entièrement neufs.

On agrandira les petits avions tandis que les gros avions seront construits sur une plus petite échelle. En effet, les gros avions ayant été mis au point avant les avions moyens, on procède actuellement à une réduction de taille des très gros avions tandis qu'on agrandit les plus petits, car l'industrie aéronautique étant une industrie de pointe, nous avons effectué d'importants progrès au cours de ces dernières années, mais, maintenant, pour les consolider, il va falloir rebrousser quelque peu le chemin.

Les moteurs des avions qui seront utilisés en 1985 utiliseront le carburant de façon plus efficace, bien que les fuselages ne seront pas beaucoup modifiés par rapport à ceux que nous connaissons actuellement; la recherche dans l'industrie aéronautique actuelle porte essentiellement sur des moteurs plus efficaces en raison de l'augmentation des prix du carburant. Le facteur déterminant en ce qui concerne la compétitivité de l'aviation civile, au cours des cinq ou six années à venir, dépendra certainement de la possibilité de réduire la consommation de carburant.

De plus, les moteurs d'aviation devront répondre à des normes bien plus strictes en ce qui concerne le bruit; les règlements, tant au Canada qu'à l'étranger, dans ce domaine, rendront vraisemblablement certains avions actuels caducs du point de vue de la protection de l'environnement.

Donc, extérieurement, les avions n'auront pas beaucoup changé. Il y aura davantage d'avions de taille moyenne plutôt que les plus gros, lesquels ne sont concurrentiels que sur un nombre restreint de trajets. En effet, pour être rentables, les gros avions sur un parcours donné ne peuvent pas voler avec la même fréquence que les avions de taille moyenne.

Le coût des avions monte très rapidement. Il y a dix ans environ, nos premiers 747 nous avaient coûté entre 23 et 25 millions de dollars, alors qu'actuellement ils coûtent 45 millions.

Pour que les compagnies aériennes puissent continuer à assurer le transport des passagers moyens, si l'on peut dire, sur des trajets tels qu'Ottawa-Edmonton ou Ottawa-Halifax, il faudra trouver le moyen de compenser le coût extrêmement élevé des avions et le prix croissant du carburant, et ceci notamment en développant des moteurs plus économiques. De plus, il faudra chercher dans toute la mesure du possible à ce que les avions soient toujours pleins, ce qui deviendra notre principal défi commercial. L'an dernier, 39 p. 100 de nos sièges étaient vides sur les vols intérieurs. Il faut remplir ces

[Text]

empty seats as possible. This will become, of course, the real marketing challenge. Last year in Air Canada 39 per cent of all of the seats that we flew around the country were empty. We have to find a way to fill those seats up and still maintain frequency and still give the public an opportunity to do the things they want to do with just a book advance reservation. That is one of the things we are going to have to do.

• 1600

We have already taken steps, along with many other people in the industry, to get more people in each airplane in order to be able to lift more people per gallon of fuel and per dollar of investment in the airplane. Many of my friends and relatives, and I am sure yours, Mr. Forrestall, as well as others, have regretted seeing the first-class section go in some airplanes. We have gone to one class in the DC-9 airplane. Part of our 727 fleet is one class. Part of our DC-8 fleet is one class. We are reducing the first-class seats in both of our wide-bodied airplanes, the 747's and the 1011's, so that we can lift and carry more people per gallon and per cent of fuel, and per dollar of investment in the airplane itself.

So to some extent, the future will see air transportation becoming transportation as opposed to the thrill of the ride itself, which was the case when some of us began to fly. In other words, the luxury of air travel will become the necessity to be able to travel by air speed and over distances that airplanes can compete with if we are going to be able to meet the needs of the people who want to travel. Otherwise, if we keep the airplanes operating the way they are today with fewer seats in them, with more empty seats in them, the people who travel in the airplanes are per person going to have to pay more, and at that point we will be catering, as you say, to the corporate passenger who is travelling under what we call *force majeure* circumstances or because he has to. If that is the kind of passenger we want to cater to, then we go down one route. If we believe our role is to keep moving people around this country and around the world, and I certainly believe it is, then we have to find a way to do it and to compensate for those issues that we see coming.

You posed a question on fuel both in terms of supply and in terms of cost. The airlines use something in the order, I guess, of 3 to 5 per cent of the liquid energy that we burn in Canada. We are not big users of fuel in the total context, but as you know, in cutting crude you get various layers, and if you cut it all for aviation fuel you wind up with a lot of asphalt. So you have to balance this off, of course. The studies we have done and our industry have done in anticipation of what we see happening in Canada with regard to getting the price of Canadian crude up to world prices, as well as the price of world crude, indicate that aviation fuel is of course going to continue to escalate in price. When I joined the airline and we were flying DC-3's, aviation fuel was 10 cents a gallon. Today in Canada it is 55 cents a gallon or 56 cents a gallon, including provincial taxes, which at the moment is about 30 to 40 per cent higher than in the United States. We see that price continuing both worldwide and in Canada, and that puts the pressure on us to find more fuel-efficient engines and to find a

[Translation]

places tout en maintenant la fréquence des vols. Pas une simple réservation.

Des mesures ont déjà été prises pour assurer un meilleur coefficient de remplissage des appareils de façon à obtenir un meilleur rendement du point de vue combustible et prix de revient. Nous sommes sans doute nombreux à regretter la disparition de la première classe dans certains appareils. Tous nos DC-9 n'ont plus qu'une seule classe et la classe unique a été étendue à une partie des 727 ou des DC-8. Nous réduisons le nombre de places de première classe dans les 747 et les 1011, de façon à améliorer leur coefficient de remplissage.

A l'avenir donc, le transport aérien deviendra simplement un mode de transport comme un autre, alors qu'au début, c'était une aventure. Pour rester concurrentiel, le transport aérien devra se borner à assurer le transport des gens tenant à une certaine vitesse sur un certain parcours. Si les avions continuent à voler à moitié vide, comme cela arrive souvent actuellement, les tarifs devront forcément augmenter, si bien que nous finirons par desservir uniquement les cadres des grosses sociétés et les hommes d'affaires. Il faut choisir entre cette clientèle ou, au contraire, le transport du citoyen moyen tant sur les trajets intérieurs que sur les trajets internationaux; dans ce dernier cas, il va falloir effectuer certains choix.

Vous avez demandé quels sont nos approvisionnements et nos coûts pour le carburant. Les lignes aériennes utilisent entre 3 p. 100 à 5 p. 100 du combustible liquide utilisé au Canada. Notre part n'est donc pas énorme, mais la proportion d'essence d'aviation obtenue lors du raffinage n'est pas très grande, car si la totalité du pétrole brut était raffinée pour l'essence d'aviation, on se retrouverait avec de grandes quantités d'asphalte. Étant donné que le prix du pétrole canadien n'ira pas rejoindre le prix mondial, l'augmentation du prix de l'essence d'aviation est inévitable. Quand je suis entré à Air Canada au moment où nous utilisions des DC-3, l'essence d'aviation revenait à 10c. le gallon contre 55c. à 56 c. le gallon actuellement et, y compris la taxe provinciale laquelle est supérieure de 30 p. 100 à 40 p. 100 à la taxe américaine. La hausse continue des prix de l'essence étant donc inévitable dans le monde entier, nous sommes obligés de mettre au point des moteurs consommant moins et de trouver le moyen de transporter plus de passagers par unité de carburant.

[Texte]

way to carry the same number or more numbers of passengers per fuel unit, whether it is cents or dollars.

At the moment we do not see a shortage of fuel if we can continue to be efficient in the use of it. Air Canada and by and large the Canadian industry have pioneered some of the efficiencies that the aviation industry is using today in terms of thrust of engines and in terms of pioneering some of the techniques of powering engines. So even though we are flying more ton-miles of air capacity today, we are doing it at about the same or slightly less fuel consumption in total than in the past simply because we are more efficient users of it in terms of the technology of the airplane and how we fly the airplane itself.

What is Air Canada going to look like by 1985? Air Canada, I suspect, will mirror very much what Canada is by 1985, because we are very much a part of the Canadian community both in a social sense and in an economic sense. We hope Canada will come out of its economic flat period and continue to grow. At the moment air transportation is not growing in Canada; in fact, it is declining this year over last year. Last year it was about a zero to 1 per cent change, and this year, depending on what route you want to pick, it is somewhere between 3 and 6 per cent below last year in terms of absolute numbers of people travelling. Travel in Canada is still predominantly, on a year-round basis, business travel; in other words, it is somewhere between 50 per cent and 60 per cent business travel. That percentage is dropping gradually; more people are travelling by air for reasons other than business, which is where we believe the real future of air travel is.

• 1605

On foreign routes outside of Canada, of course, it is predominantly nonbusiness travel, and in Canada in the summer—between June 15 and September 15—there is a very high percentage of nonbusiness travel. But there is a large element of business travel in Canada, which has to be catered to. That is one of the reasons why we believe the move is toward this middle group, rather than getting bigger airplanes, because as you get the bigger airplanes the frequencies are reduced and, of course, when the frequency is reduced the businessman feels he is not getting the service he should get.

Mr. Forrestall: Could I just say one more word? Where do you think your debt-equity ratio will be in 1985, if we assume your debt instruments?

Mr. Taylor: If I could comment on one point you made, Mr. Forrestall, we are not asking, in this bill—at least from Air Canada's point of view, and I do not believe it is the thrust of the bill—to wipe out the debt of Air Canada. The Canadian government will have the same amount of money invested in the corporation, except that some of the debt will be in terms of equity. It will be about 60-40, as we see it evolving, by the time the bill gets through. That is about average for the North American aviation industry, is slightly lower than the general

[Traduction]

A condition de l'utiliser efficacement, je ne pense pas qu'une pénurie de carburant nous menace. Air Canada et l'industrie aéronautique canadienne en général ont été à l'avant-garde de diverses méthodes permettant à l'énergie aéronautique de mettre au point des moteurs d'une poussée plus grande, si bien que l'augmentation des tonnes-milles n'a pas entraîné un accroissement correspondat de l'utilisation du carburant, au contraire, grâce notamment à une utilisation plus efficace.

En 1985, Air Canada sera sans doute l'ensemble de notre société à cette époque, car nous faisons partie intégrante du pays, tant sur le plan social qu'économique. Nous espérons que le Canada surmontera le marasme actuel et poursuivra sa croissance. Le transport aérien, cette année, a diminué par rapport à l'an dernier. L'an dernier, on avait enregistré une diminution du nombre de passagers de 1 p. 100 environ, alors que cette année, ce nombre a baissé de 3 p. 100 à 6 p. 100, selon les parcours. Sur une base annuelle, 50 p. 100 à 60 p. 100 des voyages effectués au Canada sont des voyages commerciaux. Ce pourcentage diminue graduellement. De plus en plus de gens empruntent l'avion pour des raisons autres que commerciales, et nous croyons que c'est là que se trouve l'avenir réel des voyages par avion.

En ce qui concerne les liaisons internationales, à l'extérieur du Canada bien sûr, il s'agit essentiellement de voyages à caractère non commercial et, au Canada, pendant la période estivale, c'est-à-dire entre le 15 juin et 15 septembre, le pourcentage des voyages de type non commercial est très élevé. Mais nous devons répondre à une demande commerciale importante au Canada. C'est une des raisons pour lesquelles nous croyons qu'il vaut mieux nous tourner vers le groupe des voyageurs moyens, au lieu de chercher à avoir de plus gros avions. Plus les avions sont gros, plus le nombre des vols diminue et, bien sûr, lorsque le nombre des vols diminue, les hommes d'affaires ont l'impression de ne pas obtenir les services qu'ils devraient avoir.

M. Forrestall: Puis-je dire un mot encore? Quel sera, selon vous, le rapport entre le passif et l'actif d'Air Canada en 1985?

M. Taylor: J'aimerais faire une remarque au sujet d'un des arguments que vous avez avancés, monsieur Forrestall. Nous ne demandons pas à ce projet de loi d'éponger la dette d'Air Canada. Le gouvernement canadien continuera d'investir le même montant d'argent dans la société, avec la différence que la dette sera évaluée en termes d'avoir. Le rapport sera d'environ 60 à 40 au moment où le projet de loi sera adopté. C'est un chiffre moyen qui se vérifie pour l'ensemble de l'industrie de l'aviation nord-américaine. Il est légèrement inférieur à celui

[Text]

service industries in Canada and, of course, is much lower in terms of equity than most corporations.

We see that progressing over the next five to ten years, between now and 1985, in that order of 60-40, moving down to, perhaps, 65- or up to 70- per cent debt at some point, down to 30- to 35-per cent equity. We see it in that frame of reference of a range around 60-40, moving up and down as time goes on and as company earnings provide the capital necessary for re-equipping as technology evolves. And we need to re-equip. We do not see its moving either back to the 97-per cent debt and 3-per cent equity, nor certainly do we see it moving the other way at all. We see it in that range of 60-40, 5 per cent on either side of that range. We believe, on the forecast we have made, for at least the next five years it would stay within that range.

The Chairman: Thank you, Mr. Forrestall.
Mr. Harquail.

Mr. Harquail: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Chairman, I was pleased to have the opportunity to congratulate Dr. Bandeen, when he appeared on behalf of the CNR, on his choice of his Vice-President, Mr. Cormier for Public Relations for CN Canada, since he is a New Brunswicker. I am pleased also to have my first opportunity, through you, Mr. Chairman, to congratulate the President of Air Canada, Mr. Taylor, who comes from the Province of which I have the honour of representing a constituency.

I would like to ask Mr. Taylor what the situation is today. When he first became President there was a lot of discussion about the poor image of Air Canada in terms of the attitude, the spirit of the employees, of the personnel in general and the service they were providing to Canadians. Could you tell this Committee what the status is today in the level of service to the travelling public of Air Canada?

Mr. Taylor: I would be delighted to, Mr. Harquail, thank you very much, as fellow New Brunswickers. I will give you my perception of what has happened over the last couple of years, which I believe is borne out in fact, both from the standpoint of independent studies we have done and from what is probably the best indication, and that is the people whom you talk to, and who write you letters and phone you. I believe, by and large, the 19,000 people in the airline are dedicated at this time to trying to fulfil their responsibilities by serving the public in a way that shows they care about the travelling public.

• 1610

That does not mean that I still do not get letters and phone calls from people who are irate and who have been given a disservice, but certainly from the standpoint of the attitude of the employees—and I have travelled this country back and forth in the last 14 months, as well as overseas—I believe the attitude of the employees in our company is a very positive one at this point in time. I think as a partial indication of that we have begun to increase our share on markets where we are competitive with other carriers, on markets where we have

[Translation]

des industries de service au Canada et très inférieur en termes d'avoir à celui de la plupart des sociétés.

Nous prévoyons que d'ici 1985, ce rapport sera de 60 à 40 et descendra peut-être même à 65 ou à 70 p. 100 sous forme de passif contre 30 à 35 p. 100 sous forme d'avoir. Nous pensons que ce rapport se stabilisera aux alentours de 60 à 40, avec quelques hauts et bas, au fur et à mesure que les recettes de la société fourniront le capital nécessaire pour la modernisation technologique. Nous avons besoin de renouveler notre équipement. Nous pensons que la dette ne sera jamais plus de 97 p. 100 pour 3 p. 100 d'avoir et nous ne craignons pas l'inverse non plus. Nous envisageons un rapport de 60 à 40, avec une marge de 5 p. 100 de chaque côté. Nous nous fions à nos prévisions, du moins pour les cinq prochaines années, et nous pensons que le rapport sera assez stable.

Le président: Merci, monsieur Forrestall.
Monsieur Harquail.

M. Harquail: Merci, monsieur le président. J'ai été très heureux de pouvoir féliciter M. Bandeen lorsqu'il a comparu au nom du CN du choix qu'il a exercé en nommant M. Cormier, son vice-président, au poste d'agent des relations publiques du CN. En effet, M. Cormier vient du Nouveau-Brunswick. Je suis également heureux d'avoir la possibilité, monsieur le président, de féliciter le président d'Air Canada, M. Taylor, qui vient d'une province dont je représente une circonscription.

Je voudrais demander à M. Taylor quelle est la situation aujourd'hui. Lorsqu'il est devenu président, on a beaucoup discuté de l'image médiocre d'Air Canada, reflétée par l'attitude et l'esprit des employés et du personnel en général ainsi que par les services qu'ils offraient aux Canadiens. Pourriez-vous dire à ce Comité où en est la situation aujourd'hui en ce qui concerne le niveau des services offerts par Air Canada aux voyageurs?

M. Taylor: Puisque nous sommes des compatriotes, je serai très heureux de vous répondre, monsieur Harquail. Je vais vous expliquer ce qui s'est passé au cours des deux dernières années. Mon analyse résulte de certaines études indépendantes que nous avons effectuées mais, aussi, et ce sont sans doute les meilleures allégations, des discussions, des lettres et des appels téléphoniques que nous avons échangés avec nos clients. Je crois que de façon générale, les 19,000 personnes qu'emploie la société s'efforcent au mieux d'assumer leurs responsabilités et de fournir au public une qualité de service qui prouve qu'ils se soucient beaucoup des passagers.

Cela ne signifie pas que je ne reçois plus de lettres ou d'appels téléphoniques de gens furieux qui se plaignent du mauvais service, mais en ce qui concerne l'attitude des employés, et j'ai beaucoup voyagé dans ce pays au cours des 14 derniers mois ainsi qu'à l'étranger, je crois qu'elle est très positive pour le moment. Pour vous donner un exemple partiel de ce que j'avance, nous avons amélioré notre position sur des marchés où nous entrons en concurrence avec d'autres compagnies, canadiennes et étrangères, et ce n'est pas en augmentant

[Texte]

very strong competitors, both Canadian and foreign, and we are doing that not by putting on more capacity but simply by getting the customers returning to us.

Mr. Harquail: Excuse me. You understand, Mr. President, through you, Mr. Chairman, that our difficulty is always time here. I appreciate your response. I travel quite a bit on Air Canada every week, going back to my constituency. I have no specific case to make except that it is my observation that possibly one in ten employees is not properly motivated in terms of his understanding of his responsibilities. Can you tell us what mechanism you have in terms of incentives to motivate these people to understand their jobs, their responsibilities in treating travelling Canadians and other customers of Air Canada in a fair manner?

Mr. Taylor: Motivation, in my view, Mr. Harquail, does not come from gimmicks and mechanical programs. It comes first of all from my senior executives being motivated and their deputies being motivated, who in turn will motivate the people underneath them. We are concentrating very heavily on this in terms of getting understanding and communication throughout the organization from the top down. That does not mean that we are there yet. If your observation is that one in ten is not properly motivated, I suspect that you may not be that far off. I would hope that a year from today you would cut that to one in twenty who is not properly motivated.

Mr. Harquail: I want to move to another area, Mr. President. So you would say that is still a priority with your organization?

Mr. Taylor: Yes, it is very much a priority and will continue to be in an organization that is a public service and as large an organization as we are.

Mr. Harquail: In the time that I have left, Mr. Chairman, I have a question to the President about Atlantic Canada. Maybe you could inform the Committee about your corporation's attitude on regional co-operation with other air carriers. I am thinking of EPA and the fair sharing of the routes in that area. Could you tell us what the status is of Air Canada vis-à-vis EPA and the existing routes and the type of competition, and what your assessment or analysis to this Committee would be today in terms of allowing them to survive in the market?

Mr. Taylor: There is a conflict there, Mr. Harquail, but I think there always will be when you have two carriers operating in a market that is as relatively small as the Atlantic Canada market, where we serve 13 airports in four provinces and where the stage lengths are very short. Certainly Mr. Miller and I will never see eye to eye. He will always want to get into some of the longer-haul routes and we will always be trying to retain those longer-haul routes because, as I was saying to Mr. Forrestall, as the equipment tends to get larger and the market does not grow, we have the problem of frequency. When you try to mount two carriers on a route that only requires three frequencies a day it becomes very difficult to get the frequencies in the right place, because you are operating with the restraints on both carriers in so doing.

[Traduction]

le nombre de nos avions mais en faisant en sorte que nos clients reviennent nous voir.

M. Harquail: Excusez-moi. Vous comprenez monsieur le président, que nous avons toujours des problèmes de temps. Je suis satisfait de votre réponse. J'emprunte Air Canada environ une fois par semaine pour me rendre dans ma circonscription. Je n'ai rien de particulier à souligner sauf que, d'après moi, un employé sur dix n'est pas réellement motivé et ne comprend pas vraiment ses responsabilités. Pourriez-vous me dire quels sont les encouragements que vous prodiguez à vos employés pour les motiver à mieux comprendre leur travail, leurs responsabilités vis-à-vis des voyageurs canadiens et des autres clients d'Air Canada?

M. Taylor: Selon moi, la motivation ne s'attire pas par des gadgets et des programmes mécaniques. Tout d'abord, la motivation vient de leurs cadres exécutifs et de leurs adjoints qui, à leur tour, motivent leurs subalternes. Nous nous sommes efforcés de promouvoir la compréhension et la communication au sein de la société depuis le haut de l'échelle jusqu'en bas. Cela ne signifie pas que nous sommes arrivés au but. Si vous pensez qu'un employé sur dix n'est pas suffisamment motivé, vous n'êtes peut-être pas si loin du compte. J'espère que, d'ici un an, il ne s'agira plus que d'un employé sur vingt.

M. Harquail: Je voudrais passer à une autre question, monsieur le président. Vous dites donc que c'est encore une priorité pour votre société?

M. Taylor: Oui, il s'agit d'une priorité que nous tenons à conserver étant donné que notre société est un service public et qu'elle est un organisme très important.

M. Harquail: Monsieur le président, pendant le temps qu'il me reste, je voudrais interroger le président d'Air Canada au sujet du Canada atlantique. Vous pourriez peut-être informer le Comité de l'attitude de votre société au sujet de la coopération régionale avec d'autres transporteurs aériens. Je pense en particulier à EPA et à la répartition équitable des liaisons dans cette région. Pourriez-vous nous dire quel est le statut d'Air Canada vis-à-vis de EPA, compte tenu des liaisons et du type de concurrence qui existe. D'après votre évaluation ou votre analyse, comment envisagez-vous sa survie sur le marché?

M. Taylor: Il existe un conflit, monsieur Harquail, mais je crois qu'il en sera toujours ainsi lorsque deux compagnies aériennes opèrent sur un marché relativement petit comme c'est le cas du marché du Canada atlantique. Nous desservons 13 aéroports dans quatre provinces et les étapes sont très courtes. M. Miller et moi-même ne verrons certainement jamais les choses du même oeil. Il s'efforcera toujours d'accéder aux longues étapes tandis que nous ferons de notre mieux pour les garder car, comme je l'ai dit à M. Forrestall, les avions tendent à devenir de plus en plus gros tandis que le marché, lui, n'augmente pas, ce qui pose le problème du nombre des vols. Si deux compagnie aériennes assurent une liaison qui n'exige que trois vols par jour, il est très difficile de programmer ces vols à l'heure souhaitée puisque les mêmes contraintes s'exercent pour les deux sociétés.

[Text]

I believe at the present time there is a recognition within the total regional carrier industry and Air Canada, and CP Air, that we have to find improved mechanisms to have the two of us operate together but not waste capacity, not increase our cost, and at the same time accommodate the traffic and the communities in terms of frequency.

There is a lot of effort being devoted to that in our own case. We have just announced this week the appointment of a regional vice-president for Atlantic Canada. One of the reasons for that is a recognition of the uniqueness of that territory in terms of mounting air service, and to have a focal point in the regional operation of Atlantic Canada to work with the regional carrier to try to find the best balance that we can so that both of us can live, not just for the regional carrier to live and survive but also for Air Canada to live and survive in that region.

• 1615

Mr. Harquail: My final question, Mr. Chairman, is for clarification. In the media recently it has been indicated that the announcement by the Minister of Transport for the funds to be allocated to the Atlantic provinces was sort of a trade-off or a saw-off. It has been called everything else but what it really is. I am wondering if you could advise us as to your position in terms of your competition for passengers with CN. It has been suggested that the 125 million basically and essentially a negotiation with the Council of Maritime Premiers and Newfoundland to strengthen the highways and to assist in some airport facilities and the travelling air passenger. Do you see Air Canada's role in any way endangering the existence of rail passenger service between Montreal and Halifax? Do you see yourself in any designated, competitive role in an attempt to eliminate existing rail passenger service, as has been suggested recently? As you know, there will be those who will still find the need to have that vital rail service between Halifax and Montreal.

Mr. Taylor: To some extent, Mr. Harquail, I suppose yes, we are competing for the same passengers, if we are talking about the passenger from Montreal to Halifax and Halifax to Montreal. If we are talking about the passenger who goes to the various points that the railway serves in between, then of course we are not competing to that extent for that passenger. But certainly on the longer haul, Montreal to Halifax, as has happened on the *Transcontinental*, the airline, on that route in particular, takes an hour and twenty minutes, depending if there is a stop involved, as opposed to 18 to 20 hours by train. So to the degree that our price and our product does compete with surface transportation, yes, we are in competition. We are not, I would suggest, sir, setting out with a strategy to put the railway out of business on that route.

Mr. Harquail: Would you presume to anticipate the decision of CTC? Have you any information which would lead you to presume that the CTC have decided, before even completing their hearings, that they are going to come down on the side of reducing or eliminating that service, as has been suggested?

[Translation]

Je crois, pour le moment, que l'industrie des transporteurs régionaux ainsi qu'Air Canada et CP Air admettent que nous devons améliorer notre mécanisme de fonctionnement afin de pouvoir fonctionner ensemble, sans gaspiller notre capacité et sans accroître nos coûts, tout en assurant un nombre de vols qui répondent aux exigences du trafic et des collectivités.

En ce qui nous concerne, nous faisons beaucoup d'efforts en ce sens. Nous venons d'annoncer, cette semaine, la nomination d'un vice-président régional pour le Canada atlantique. Une des raisons de cette nomination, c'est que nous avons reconnu le caractère unique de ce territoire en ce qui concerne le service aérien et la nécessité d'établir un point de contact permanent entre nos opérations régionales dans le Canada atlantique et les transporteurs régionaux afin de trouver le meilleur équilibre possible, équilibre qui permettra aux transporteurs régionaux, mais aussi à Air Canada, de vivre et de survivre dans cette région.

M. Harquail: En réponse à ma dernière question, monsieur le président, je voudrais obtenir certaines précisions. Les médias ont récemment indiqué que la déclaration du ministre des Transports au sujet des fonds qui doivent être affectés aux provinces atlantiques était une sorte de concession. On a qualifié cette déclaration de tout, sauf de ce qu'elle est vraiment. Je voudrais que vous nous disiez ce que vous pensez de la concurrence qui se livre entre Air Canada et le CN. Suite aux négociations qui ont eu lieu entre le conseil des premiers ministres des Maritimes et de Terre-Neuve, 125 millions de dollars seraient affectés à l'amélioration des autoroutes et des installations aéroportuaires. Pensez-vous que le rôle d'Air Canada risque de mettre en danger l'existence des services de trains de voyageurs entre Montréal et Halifax? Pensez-vous que vous ayez un rôle concurrentiel, qui risque d'éliminer les services de trains de voyageurs, comme on l'a récemment suggéré? Comme vous le savez, il y aura toujours des gens pour penser qu'il est indispensable d'avoir un service de trains entre Halifax et Montréal.

M. Taylor: Dans une certaine mesure, monsieur Harquail, je suppose que nous nous faisons concurrence dans la mesure où nous cherchons à attirer les mêmes voyageurs, c'est-à-dire ceux qui se rendent de Montréal à Halifax et d'Halifax à Montréal. Il est évident que nous ne parlons pas du voyageur qui emprunte le train pour se rendre dans des multiples points intermédiaires que sert le train. Mais pour ce qui est des grandes distances, comme Montréal à Halifax, par exemple, le *Transcontinental* assure cette liaison, l'avion relie ces deux villes en une heure et 20 minutes s'il n'y a pas d'escale, alors que le train met 18 à 20 heures. Pour ce qui est des prix et des services que nous offrons, je dirais que nous sommes en concurrence avec les réseaux de transport de surface. Mais je voudrais ajouter que notre stratégie ne consiste pas à éliminer carrément les liaisons ferroviaires entre ces deux villes.

M. Harquail: Anticipez-vous quelle sera la décision du CCT? Disposez-vous de renseignements qui vous portent à penser que le CCT a décidé, bien que les audiences ne soient pas encore terminées, d'envisager de réduire ou d'éliminer ces services, comme cela a été suggéré?

[Texte]

Mr. Taylor: No, I have no information whatsoever on that nor have we been involved.

Mr. Harquail: Thank you, Mr. chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Harquail. Mr. McKenzie.

Mr. McKenzie: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Taylor, 1973 was the last time Air Canada was here, and since you have taken over there has been a noted improvement in management. My concern and the concern of many members of Parliament has always been the management or lack of management of Air Canada. So it is refreshing to see an improvement. However, there are certainly many unanswered questions and the government has certainly not provided the members of Parliament with any answer to questions that they have brought up about Air Canada in the House.

One area of concern is the charges made by the CALEA Union last year which you are well aware of. There were front-page stories in the *Winnipeg Free Press*. One of the highlights of the story concerned ticket inventory and the sales section, which is supposed to ensure that Air Canada receives its proper revenue on tickets sold by airlines' sales offices, travel agents and commercial subscribers. They claim that more than 250,000 ticket sales had gone unreported. And if, you will recall, an employee of yours was arrested in Montreal in 1975. He was involved in a vast fraud dealing with the misappropriation of hundreds of airplane tickets, and he was selling them at reduced prices to anybody who came along. This was discovered by accident by the Montreal police, and apparently you had no knowledge of it whatsoever.

• 1620

Another area of concern is how much you will allow an account to run up before you will write it off. I am sure you are familiar with Electronics Associates of Canada, a Toronto-based firm, who ran up \$186,000 of an account and then it had to be written off because it went bankrupt. And that firm, according to my information, had 75 credit cards on hand. I do not now how a firm could be allowed to run up such an account before anything was done about it. This is certainly contradictory to the statements made by your public relations officer, Vern Pryor, that the airline is subject to continuous external audit procedures by independent auditors appointed by the federal government. Mr. Pryor said that the airline is under constant scrutiny. I do not know how auditors have not discovered this fraudulent use of tickets and allowing accounts to run up this high.

In the last number of months in Ottawa, it has been brought to my attention a number of times that people are obtaining Air Canada tickets at a cut-rate price, they call it purchasing them wholesale. No one was able to give me any proof of this, until a gentleman came to see me in my office today and went through the procedure of obtaining some of these tickets at a

[Traduction]

M. Taylor: Non, je n'ai aucun renseignement là-dessus et nous n'avons pas participé à ces audiences.

M. Harquail: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Harquail. Monsieur McKenzie.

M. McKenzie: Merci, monsieur le président.

Monsieur Taylor, c'est en 1973 qu'Air Canada a comparu devant ce comité pour la dernière fois et, depuis votre nomination, je crois savoir que la gestion de votre société s'est considérablement améliorée. La gestion ou l'absence de gestion d'Air Canada m'a toujours préoccupé comme elle a toujours préoccupé plusieurs députés. Nous sommes donc très heureux d'assister à une amélioration. Cependant, de nombreuses questions sont encore sans réponse et le gouvernement n'a certainement pas fourni aux députés des réponses aux questions qu'ils ont soulevées au sujet d'Air Canada à la Chambre.

Comme vous le savez, la CALEA Union a porté un certain nombre d'accusations, l'année dernière. On pouvait lire ces histoires à la une, dans le *Winnipeg Free Press*. Un des points culminants de l'histoire avait trait à la section de l'inventaire et de la vente des billets, section qui doit veiller à ce qu'Air Canada touche un revenu propre sur les billets vendus par les bureaux de vente des compagnies aériennes, par les agences de voyage et les abonnés commerciaux. On a prétendu que la vente des 250,000 billets n'avait pas été enregistrée. Et si vous vous en rappelez, un de vos employés a été arrêté, à Montréal, en 1975. Il était impliqué dans une affaire de détournement de centaines de billets d'avion qu'il vendait à des prix réduits. Ce méfait a été découvert par hasard par la police de Montréal et apparemment vous n'en aviez pas connaissance.

Je voudrais également vous demander jusqu'à quel seuil vous laissez les créances s'accumuler sur un compte avant de les considérer comme perdues. Vous connaissez certainement l'affaire de Electronic Associates of Canada, une firme de Toronto dont un des comptes à payer s'élevait à \$186,000. Cette firme a ensuite dû amortir cette somme parce qu'elle a fait faillite. Et, d'après ce que je crois savoir, cette société avait accepté 75 cartes de crédit. Je ne sais pas comment on peut laisser une société se constituer un tel compte sans intervenir. Il est évident que cela contredit les déclarations de votre agent des relations publiques, Vern Pryor, selon lesquelles la société est en permanence sujette à des procédures de vérification externe par des vérificateurs indépendants nommés par le gouvernement fédéral. M. Pryor a en effet affirmé que la compagnie fait l'objet d'un examen constant. Je ne sais pas comment les vérificateurs n'ont pas découvert cette utilisation frauduleuse des billets et permis que les comptes soient si élevés.

On m'a signalé, ces derniers mois, à Ottawa, qu'à diverses reprises des gens ont obtenu des billets Air Canada à prix réduit, présumément acheté en gros. Jamais personne n'a pu me prouver cela mais, aujourd'hui, quelqu'un est venu me voir à mon bureau pour m'exposer comment on pouvait obtenir ces billets à prix réduit. Il a, en effet, obtenu des billets à \$618

[Text]

cut-rate price. He obtained \$618 worth of airline tickets for \$420 from this outside agent, who did this through some bizarre procedure with a construction company in Ontario and then through a travel agent in Montreal.

Now this gentleman has told me that when he obtained these tickets, he contacted Mr. André Gauthier, who is one of your vice-presidents, and he gave these tickets to Mr. Gauthier as proof. I see Mr. Gauthier is here today, and I would like him to come to the table, Mr. Chairman, to see if he can verify this story, and whether he and Mr. J. Barclay, chief Air Canada investigator, did meet with a gentleman, a resident of Ontario concerning his being able to purchase Air Canada tickets wholesale.

The Chairman: Mr. Taylor.

Mr. Taylor: Mr. Chairman and Mr. McKenzie. I will try and answer all of your questions, if I can. As the Committee know and as you know very well, being from Winnipeg, we had a labour situation in Winnipeg which caused the airline to have literally thousands of man-days of work withdrawn from the airline, and it took very close to two years to resolve this situation. The situation was resolved last year, and the department in Winnipeg, which consists of something over 500 people, is now back functioning normally with good working relationships.

During that period there is no question, Mr. McKenzie, but that the thousands of man-days that were withdrawn from the airline as a result of these labour disruptions caused a considerable backlog of work. We process about 10 million tickets a year, and each ticket is a piece of paper. These pieces of paper all eventually get matched up, those that are put out for sale and those that are paid for and those that are used. There are three levels of verification here. You have the ticket that is available to be sold; the ticket that is sold; and the ticket that is used, and there are gaps between them all. There is a match that eventually takes place and, if the work is not being performed to match these tickets, of course, then there is opportunity for these tickets to "be misused". I would be the first one to suggest to you, sir, that there probably were opportunities for that to happen during this period when work was being disrupted.

Mr. McKenzie: Excuse me for interrupting. Is this still in existence?

Mr. Taylor: I am going to bring you up-to-date, Mr. McKenzie.

• 1625

In December, 1975, there was something like 200,000 unmatched tickets, tickets that the work slowdown had caused us to be unable to match against the listing of the tickets numbers. This is what you refer to as the unmatched tickets, and that is quite true. By December of last year, after the labour situation had been resolved in mid-summer, that 200,000 was down to 80,000. There is a normal amount of backlog of matching, because people buy tickets sometimes and hold on to them for a long period of time, sometimes they buy them and never use them at all, sometimes they get lost. So, in

[Translation]

pour \$420 grâce à un agent extérieur qui avait suivi une procédure étrange en passant par une société de construction, en Ontario, puis un agent de voyage, à Montréal.

Ce monsieur m'a signalé que lorsqu'il a obtenu les billets en question, il a contacté M. André Gauthier, un de vos vice-présidents et lui a fourni ces billets comme preuve. M. Gauthier est ici aujourd'hui et j'aimerais donc qu'il s'approche de la table, monsieur le président, pour qu'il nous confirme cette histoire et qu'il nous dise s'il a avec M. J. Barclay, enquêteur en chef d'Air Canada, eu un entretien avec ce monsieur, qui habite l'Ontario, et qui a réussi à acheter des billets Air Canada en gros.

Le président: Monsieur Taylor.

M. Taylor: Monsieur le président et monsieur McKenzie, j'essaierai de répondre à toutes vos questions si je peux. Comme le sait le Comité, et comme vous le savez très bien puisque vous êtes de Winnipeg, les conflits syndicaux à Winnipeg ont fait perdre à la compagnie des milliers de journées-hommes de travail et il a fallu tout près de deux ans pour régler le problème. Il a enfin été résolu, l'année dernière, et le service de Winnipeg, qui représente environ 500 personnes, a repris ses activités normales et rétabli de bonnes relations de travail.

Il ne fait aucun doute, monsieur McKenzie, que les milliers de journées-hommes retirées à la compagnie du fait de ces troubles syndicaux ont provoqué un retard considérable dans le travail. Nous émettons environ 10 millions de billets par an et, c'est chaque fois, un morceau de papier. Tous ces morceaux de papier doivent être vérifiés en faisant correspondre ceux qui sont mis en vente, ceux qui sont payés et ceux qui sont utilisés. Il y a donc trois niveaux de vérification. Le billet à vendre; le billet vendu; et le billet utilisé. Il faut en fin de compte les regrouper tous les trois et, si cela n'est pas fait, il est évident qu'il risque d'être mal utilisé. Je serais donc le premier à vous dire, monsieur, qu'il y a eu de tels cas au cours de cette période de dérangement.

M. McKenzie: Excusez-moi si j'interromps, mais cela persiste-t-il?

M. Taylor: Je vais vous donner les derniers détails, monsieur McKenzie.

En décembre 1975, nous avions environ 200,000 billets sans contrepartie, billets que nous n'avions pu faire correspondre à nos listes. C'est certain. En décembre dernier, après rétablissement de la situation, il n'y en avait plus que 80,000. Il y a toujours un certain retard dans le réassortiment des billets car il arrive que les gens achètent leurs billets et les gardent longtemps, quelquefois, ils les achètent et ne s'en servent jamais, quelquefois, ils se perdent. Donc, étant donné le volume considéré, 10 millions de billets par an, il y en a toujours un certain nombre qui ne sont pas réassortis. Bien sûr,

[Texte]

volumes that we are talking about, 10 million tickets a year being issued, there are always a certain number of these unmatched tickets. Certainly, by the middle of this year or in the next few months, we will be down to what is considered to be a normal level of unmatched tickets in the industry. There is a lot of work that goes on in the industry, among all the airlines in terms of fraud detection and fraud prevention.

So from the standpoint of the 200,000 unmatched tickets in December, 1975, that was too high and abnormal. There is no question about it. By December of last year, we were down to less than 80,000, and by about this time of year, or certainly between now and the next couple of months, we will be down to a normal amount.

Now you talked about the accounts receivable and how someone could run up an account. Of course, that to some extent also got behind because of these labour disruptions. We are now down to about 45 days on rotating of our accounts receivable. We are up to date within 45 days of the use for transportation, which is about right. We are not going to get it down much below that. So on our Winnipeg operation, which was a millstone around our neck for about two years, we shall be back to normal by the third or fourth quarter this year, in every area, including the audit area.

There were a number of areas in which we were behind. You referred to billings from other carriers, and that was another area in which we are behind, and we are now catching up on those. So by the third quarter of this year, we will be up to date in the Winnipeg finance branch in the level of tickets that go through that place, in the industry audit procedures our own internal audit procedures, as well as the external audit procedures and we rely for this much more on internal audit procedures than we do on external audit procedures.

Mr. McKenzie: Does everybody—travel agents and anybody else today—have to account on a regular basis for the number of ticket blanks they have in their possession? I understand that this is a problem. They are just handed thousands of ticket blanks, and if they sell a ticket, and if they feel like reporting it to you, they do. If they do not, they can have one made up and they can sell it at a wholesale price.

I gave you an example of this gentleman who went through the procedure, and he picked up these three tickets at the Ottawa airport. It had been arranged by this fellow who sells Air Canada tickets wholesale. And then he took them to Mr. Gauthier to prove that this could be done. I would still like Mr. Gauthier to tell me whether he has been in touch with a gentleman who lives in Ontario regarding this. Does everybody who has possession of blank Air Canada tickets today—this is the only way you can tighten up your procedure, as I see it—have to account for every single ticket he has in his possession within a reasonable amount of time? How do you check up to see if they have been selling tickets or if they still have blanks? Do you send somebody around to examine the tickets they have on hand at a travel agency?

Mr. Taylor: Every ticket, Mr. McKenie, you will notice in the top right hand corner, has a long number on it of seven or eight digits. Everyone of those numbers has to be eventually

[Traduction]

vers le milieu de l'année ou dans les prochains mois, nous serons repassés à la normale. On fait beaucoup dans l'industrie, entre les différentes compagnies aériennes, pour essayer de détecter et de prévenir la fraude.

Donc, il est certain que les 200,000 billets qui n'avaient pas été réassortis en décembre 1975 dénotaient une situation tout à fait anormale. En décembre dernier, nous en étions arrivés à moins de 80,000 et, aujourd'hui, ou d'ici deux mois certainement, nous serons revenus à la normale.

Vous avez également parlé des comptes recevables et cela, bien sûr, a également connu un certain retard du fait de ces problèmes syndicaux. Nous en sommes maintenant arrivés à environ 45 jours de rotation pour les comptes recevables. A 45 jours de l'utilisation du transport, nos comptes sont à jour et c'est à peu près normal. Nous n'allons pas beaucoup abaisser cela. Aussi, pour notre service de Winnipeg, qui fut une pierre d'achoppement pendant environ deux ans, nous aurons retrouvé une situation normale d'ici le troisième ou quatrième trimestre de l'année dans tous les domaines, y compris la vérification.

Dans certains domaines, nous étions en retard. Vous avez parlé des factures d'autres transporteurs, et c'est un autre secteur où nous étions en retard et où nous nous rattrapons maintenant. Donc, d'ici le troisième trimestre, nous serons à jour à la direction des finances de Winnipeg, au niveau des billets, de la vérification générale et de la vérification interne ainsi que de la vérification externe, et pour cela, nous nous en remettons plus aux procédures de vérification interne qu'externe.

M. Mackenzie: Est-ce que tous les agents de voyage et tout le monde aujourd'hui reçoivent régulièrement un compte pour les billets en blanc qui sont en leur possession? Je crois que cela pose un problème. On leur fournit des milliers de billets en blanc et, s'ils en vendent un, ils ne sont pas tenus de vous le signaler. Ils peuvent donc le vendre au prix de gros.

Je vous ai donné l'exemple de ce monsieur qui a suivi tout le processus et a pris ses trois billets à l'aéroport d'Ottawa. Tout avait été arrangé par ce type qui vend des billets Air Canada en gros. Il l'a donc présenté à M. Gauthier pour lui prouver que c'était possible. J'aimerais bien que M. Gauthier me dise s'il a été contacté par ce monsieur qui vit en Ontario. Tous ceux qui possèdent des billets Air Canada en blanc aujourd'hui sont-ils tenus de vous rendre compte de chaque billet dans des délais raisonnables? Comment vérifiez-vous qu'ils ont vendu des billets ou qu'ils sont toujours en blanc? Envoyez-vous quelqu'un examiner les billets disponibles à l'agence de voyage?

M. Taylor: Monsieur McKenzie, tout billet porte un long numéro de sept ou huit chiffres dans le coin supérieur droit. Chaque numéro doit, en fin de compte, être réassorti. Ces

[Text]

accounted for in terms of tickets, as I have said earlier. Now, those tickets are put out for sale and that number is recorded. Tickets are sold reported by travel agencies who hold our ticket and stok, by our own offices who also hold our ticket stock, by commercial accounts who hold our ticket stock. Other airlines sell tickets on our services, but that is their ticket stock, of course. And each one of those numbers has to be eventually accounted for.

About the third quarter of last year as part of the internal audit process along with CP Air and auditors from ATA, which is the United States airline association representing the United States' carriers in Canada, we started doing individual audits on travel agencies, both from the standpoint of use of tickets as well as from the standpoint of the amount of commission that was being claimed on tickets, and whether or not that commission was accurate. Those audits were started about the third quarter of last year and are continuing. And ATA issued an instruction to their agents that they would not receive the protection of the association for any misrepresentation of this I would not be the first one to suggest, Mr. McKenzie, that in all of the travel agencies we have and all of the tickets, there is not going to be some ticket misused or mis-sold at some time, but the system will eventually pick it up. We had not been doing any audits for some time, up until the third quarter of last year, on the travel agencies. We do do the audits in Winnipeg on the actual numbers of the tickets that are put out for sale, and eventually that will catch up with the system providing the system is current. Our problem in the past was that the system was not current. I am suggesting to you that the system is about current now and will be current within a matter of another quarter. Now, that is not to say that at some point, if a person sets out with the wilful intent to defraud, he is not going to defraud because he probaly will, but eventually the system will catch up with that.

• 1630

In terms, Mr. Chairman, of calling Mr. Gauthier as a witness, I am quite prepared to have Mr. Gauthier called as a witness. I would like to suggest, Mr. Chairman, that the manner in which our investigations are conducted into defraud and default not be made public in terms of the methods by which we attempt to maintain control of our tickets or our cash or the methods by which we attempt to detect fraud. I would hope that this would be not treated as public information.

Mr. McKenzie: No, I would just like Mr. Gauthier to verify what I have said. I would like to know whether this gentleman's story that has come forward to see me is true or not, and I am quite sure that Mr. Gauthier can confirm or deny it. This gentleman tells me this situation is still going on today.

Mr. Taylor: I can confirm and we can have Mr. Gauthier confirm it, too, that there is an investigation going on here in Ottawa, Mr. McKenzie, about the misuse of tickets and about the fact that they supposedly can be bought, as we call it, under the table, and I would be prepared to have Mr. Gauthier confirm or otherwise your statement.

[Translation]

billets sont donc mis en vente et le numéro est enregistré. Les billets sont vendus par les agences de voyage qui en ont en réserve, nos propres bureaux, les comptes commerciaux, d'autres compagnies aériennes, mais celles-ci utilisent leur propre stock de billets. Tous doivent rendre compte de chacun de ces numéros.

Au troisième trimestre de l'année dernière, dans le processus de vérification interne, en collaboration avec CP et les vérificateurs de l'ATA, l'Association des lignes aériennes des États-Unis, qui représente les transporteurs américains au Canada, nous avons commencé des vérifications individuelles d'agences de voyage, tant du point de vue de l'utilisation des billets que de la commission réclamée sur ces billets. Ces vérifications se poursuivent actuellement. L'ATA a signalé à ses agents qu'ils ne seraient pas protégés par l'Association s'ils commettaient des irrégularités. Je ne serai pas le premier, monsieur McKenzie, à dire que de toutes les agences de voyage et tous les billets, il n'y a pas quelque irrégularité de temps à autre, mais cela sera, un jour ou l'autre, découvert par un procédé ou l'autre. Depuis un certain temps, jusqu'au troisième trimestre de l'année dernière, on n'avait pas procédé à des vérifications sur les agences de voyage. A Winnipeg, nous vérifions le nombre réel de billets mis en vente, ce qui permettra de rattrapper le retard, si le système est maintenu. Le problème, dans le passé, était que le système n'était jamais à jour. Je puis vous dire qu'actuellement, il l'est à peu près et qu'il le sera en tout cas d'ici trois mois. Cela ne veut pas dire qu'à un moment donné, si quelqu'un a vraiment l'intention de frauder, il ne pourra le faire, mais un jour ou l'autre, il se fera attrapper.

Pour ce qui est de M. Gauthier, monsieur le président, je ne vois pas d'inconvénient à ce qu'on lui demande de témoigner. Toutefois, monsieur le président, je suggérerais que nos méthodes d'enquêtes sur la fraude et les irrégularités ne soient pas rendues publiques, car c'est ce qui nous permet de vérifier nos billets et les méthodes par lesquelles nous essayons de déceler les fraudes. J'espère que l'on pourra traiter cela comme confidentiel.

M. McKenzie: Non, je voudrais simplement que M. Gauthier confirme ce que j'ai dit. J'aimerais savoir si l'histoire que m'a racontée ce monsieur est vrai ou non, et je suis sûr que M. Gauthier est en mesure de confirmer ou d'infirmer cela. Ce monsieur m'a dit que cela se faisait toujours actuellement.

M. Taylor: Je puis le confirmer et nous pouvons demander à M. Gauthier de le faire aussi. On a lancé une enquête ici, à Ottawa, sur l'utilisation irrégulière de billets et le fait qu'on peut présumément les acheter sous la table. Si vous voulez, M. Gauthier peut vous le confirmer.

[Texte]

The Chairman: Thank you, Mr. McKenzie. Is it agreeable that we have Mr. Gauthier at the table? Mr. Gauthier, should you care to join us at the table? Again for the information of the members, Mr. McKenzie has gone over his time slightly and Mr. Gauthier in responding to Mr. McKenzie's questions might make us a little short of time. If it is agreeable, we can continue or else you can be the first on the list at the next meeting. Order, please. Mr. Gauthier, you can join us here at the front, sir.

Mr. Poulin: On a point of order.

The Chairman: Mr. Poulin, on a point of order.

Mr. Poulin: Mr. Chairman, I think I heard Mr. Taylor say that there is an ongoing investigation. Is this a police investigation that is currently going on? Premature disclosures may impede that investigation. If it is an investigation into fraudulent use by someone, whether it be in this community or together with another community, I would be very concerned by discussing this openly here. We might impede and impair and defeat, in fact, an investigation which would undercover some fraudulent use. On that point of order, Mr. Taylor, is it a police investigation or an internal investigation or a combination of both?

The Chairman: Thank you, Mr. Poulin. I think the point is well taken. I would tend to leave to the discretion of Mr. Gauthier just how much he can divulge in answer to Mr. McKenzie, and I am sure Mr. McKenzie will realize how far Mr. Gauthier can go in replying to the question asked by Mr. McKenzke. Mr. Gauthier.

Mr. André Gauthier (Director, Government Affairs, Air Canada): Mr. McKenzie, I would like to confirm that your assertion concerning the visit of a gentleman from a city in Ontario is correct. He came to see me to inform me that he could obtain tickets issued in a normal manner at a reduced price. I immediately informed our chief security officer, who undertook to investigate the situation. The chief security officer asked me to purchase through this gentleman three tickets, which I did, which I remitted for purposes of investigation to our chief security officer. The gentleman from the city in Ontario you are referring to is totally aware of the investigation that has taken place and that is continuing. I think that is all I can say.

Mr. McKenzie: Well, I wish to comment on that. He was not too assured by Mr. Barclay that too much was being done, and this gentleman informed me today that you can still get these tickets wholesale. So I would suggest that you speed up or tighten up this investigation, Mr. Taylor. My main concern is that you are repeatedly going down to CTC for fare increases and we are seeing situations like this which the union stated is running into the millions of dollars in the writing off of tickets and missing tickets.

• 1635

So I do not feel that the Canadian public is being properly protected by the CTC, the government or anybody else when you are granted fare increases, especially in a situation like this that exists with what I pointed out, with Electronic

[Traduction]

Le président: Merci, monsieur McKenzie. Convenez-vous que M. Gauthier soit appelé à témoigner? Monsieur Gauthier, voulez-vous vous approcher de la table? Je rappellerais aux députés que M. McKenzie a quelque peu dépassé son temps et que M. Gauthier risque de ne pas avoir grand temps pour lui répondre. Si tout le monde est d'accord, on peut poursuivre; sinon, je pourrais vous donner la parole le premier à notre prochaine réunion. A l'ordre, s'il vous plaît! Monsieur Gauthier, venez nous retrouver devant, s'il vous plaît.

M. Poulin: J'invoque le Règlement.

Le président: Monsieur Poulin.

M. Poulin: Monsieur le président, je crois que M. Taylor a dit qu'une enquête était en cours. S'agit-il d'une enquête de la police? Si certains éléments sont dévoilés prématurément, cela pourrait être gênant. S'il s'agit d'une enquête sur une utilisation frauduleuse de billets, que ce soit ici ou dans une autre ville, je préférerais que l'on n'en discute pas ouvertement. On risque d'entraver, peut-être même d'empêcher complètement l'enquête qui vise à déceler quelque utilisation frauduleuse. Donc, monsieur Taylor, s'agit-il d'une enquête de la police ou d'une enquête interne ou encore d'une combinaison des deux?

Le président: Merci, monsieur Poulin. Je crois que vous avez raison. Nous laisserons la question à la discrétion de M. Gauthier et je suis certain que M. McKenzie comprendra s'il ne veut pas donner trop de détail. Monsieur Gauthier.

M. André Gauthier (administrateur, affaires gouvernementales, Air Canada): Monsieur McKenzie, je puis vous confirmer la visite de ce monsieur, résident de l'Ontario. Il est venu m'informer qu'il pouvait obtenir des billets émis normalement à prix réduit. J'en ai immédiatement informé notre agent en chef de la sécurité qui a entrepris une enquête. Il m'a demandé d'acheter trois billets par l'intermédiaire de ce monsieur, ce que j'ai fait, je les ai remis à l'agent en question pour son enquête. Ce résident de l'Ontario est tout à fait au courant de l'enquête en cours. Je crois que c'est tout ce que je puis dire.

M. McKenzie: Eh bien, moi j'aurais une observation. M. Barclay n'avait pas semblé tellement rassuré qu'on faisait quelque chose à ce propos et il m'a dit aujourd'hui qu'on pouvait toujours acheter des billets en gros. C'est pourquoi je vous engage à tolérer cette enquête, monsieur Taylor. Vous vous bornez trop souvent à demander des augmentations de tarifs à la CCT alors que vous perdez des millions de dollars pour des billets non utilisés ou perdus.

Je ne vois donc pas l'utilisé de vous accorder des hausses de tarifs alors que la société Electronic Associates of Canada Limited a été obligée de passer \$186,000 par pertes et profits

[Text]

Associates of Canada Limited writing off \$186,000 and with tickets floating around and write-offs in the millions of dollars.

So I think that is a genuine concern and I am speaking on behalf of the Canadian public that deserves some kind of protection on fare increases.

The Chairman: Thank you, Mr. McKenzie. Mr. Stewart.

Mr. Stewart: Thank you, Mr. Chairman. I would like, perhaps as a refreshing change, to talk about the bill. First of all, I would like to congratulate the new President of Air Canada. It is certainly a pleasure for me to know that there is a proposed act which finally has come before us—I was overjoyed last October when it was introduced—to make Air Canada a separate Crown corporation. It is long overdue and I am very pleased that it has finally come about.

But there are many things in the bill that have concerned me. I have discussed the matter with the Minister because I had the impression that perhaps there was not enough authority left to the officers of Air Canada. I was concerned that perhaps there was a little bit too much supragovernmental control on top of the control that is exercised by the officers of the company.

He has assured me that most of these things are being ironed out. I have not had a chance to examine the changes that were given to us today; perhaps they will meet the requirements.

But having gone through them very quickly, there is one aspect that I do not think is treated quite as it should be and that has to do with the appointment of directors to the Board of Directors. And I should like to have that portion tightened up considerably; otherwise, I should think we should have to make some amendments to that.

I am very concerned about this and have been for years because a few years ago you will recall, Mr. Taylor, when you were a vice-president, that an attempt was made to make a new Air Canada Act. I remember at that time one of our colonial masters was here from the mother country and he was in charge of certain things in the Department and he had all kinds of weird and wonderful ideas about what that new act should be.

And as I recall at the time, I do not think there was any consultation with people in Air Canada, which to me seemed absolutely ridiculous. If they were making up a new act for Air Canada and nobody from Air Canada was being consulted on it, it seems that that is just a little bit beyond what we can expect. And certainly, I would like to expand on this but perhaps, as my first question that you might like to answer when you answer, Mr. Taylor, is whether or not there has been any consultation on this proposed act with you and with other members of your executive.

Of course, he has gone on to other things in another colony now and he is giving the benefit of his great knowledge there. But at that time, I recall that he suggested that he and other people from the public service be on the Board of directors. This is something that bothers me, not only because of the Board of directors of Air Canada but our whole system of

[Translation]

et que les billets non utilisés représentent eux aussi des millions de dollars.

Ceci est donc un problème grave car j'estime que les Canadiens doivent être protégés contre des hausses de tarifs injustifiées.

Le président: Je vous remercie, monsieur McKenzie. Monsieur Stewart.

M. Stewart: Je vous remercie, monsieur le président. Je voudrais, si vous le permettez, revenir au bill. Mais tout d'abord permettez-moi de féliciter le nouveau président d'Air Canada. Personne n'a été plus heureux que moi d'apprendre, au mois d'octobre dernier, que ce projet de loi aurait pour effet de constituer Air Canada en société de la Couronne distincte, mesure qu'on aurait dû prendre depuis longtemps déjà.

Cependant, j'estime que différents aspects du bill sont préoccupants. J'en ai déjà parlé au ministre, car j'avais l'impression que les responsables d'Air Canada ne jouiraient pas d'une autonomie suffisante et qu'ils seraient assujettis à un contrôle gouvernemental trop étroit.

Le ministre m'a assuré que la plupart de ces difficultés seraient résolues. Je n'ai pas encore eu le temps d'examiner ces modifications qui nous ont été remises aujourd'hui mais j'espère qu'elles seront suffisantes.

J'ai cependant eu le temps de remarquer que les modalités de nomination des administrateurs au conseil ne sont pas satisfaisantes. Il faudrait donc que cet article soit revu, sans quoi il va falloir y apporter des amendements.

Vous vous souvenez sans doute qu'à l'époque où vous étiez vice-président d'Air Canada, on avait essayé d'élaborer une nouvelle loi sur Air Canada. A l'époque un de nos maîtres coloniaux se trouvait au Canada, venu de la métropole, et il était venu nous proposer toute une série d'idées mirobolantes sur le contenu de cette nouvelle loi.

Mais on n'avait pas consulté les responsables d'Air Canada, ce que j'estimais tout à fait ridicule. Il est inadmissible, en effet, que l'on adopte une nouvelle loi régissant Air Canada sans consulter le responsable de la société. Pourriez-vous donc me dire si vous, ainsi que les autres membres de l'exécutif d'Air Canada, ont été consultés au sujet de ce projet de loi?

Depuis lors, cette personne afflige ses connaissances à une autre colonie. Je me souviens qu'à l'époque, il avait proposé que le conseil d'administration soit constitué de fonctionnaires, lui y compris. Or, ce phénomène, que l'on constate non seulement à Air Canada mais un peu partout, se traduit notamment par un transfert des pouvoirs des élus du peuple aux bureau-

[Texte]

government in which, day by day, we see more and more power going into the hands of the bureaucrats, less and less power in the hands of the elected representatives of the people, in the hands of Parliament in general. And this concerns me greatly. And that is one of the reasons in those years that I was so concerned that there should be members of Parliament on boards of directors of Crown corporations.

• 1640

I was going to suggest, in the case of the Air Canada Act, that perhaps it was time we started considering that, but I am not going to at this point, simply because I understand from the Minister that there is an act being prepared by the Privy Council Office in which all Crown corporations are going to be looked at with respect to their control and to their answerability to Parliament, and perhaps that question of members of Parliament on those boards would be better addressed to that particular bill. So I will not go into that here.

But I would like to go into the whole question of the criteria for appointment of directors to the board. It seems to me that we have to be very solicitous about whom the members of the board will be. It seems to me that the choice should be basically in your hands and the hands of those who know about these things, and not in the hands of the bureaucracy. When I came in today I took time to count up the numbers of times that the phrase "Governor in Council" is mentioned in this bill, and I may have missed a few, but I came to 24—in a little bill 10½ pages long. Now Governor in Council is a wonderful thing, and we all know that means Cabinet, basically. But those of us who have anything to do with government also know that it means the civil service—because the civil service are the ones who prepare things to go up to be passed by Governor in Council. So if you are going to have a great control, as it seems to be with 24 mentions, by the Governor in Council, in effect we are saying that the civil service wants to control Air Canada. Now, I would like to put this to you. Do you agree with that kind of situation? Do you think that should not be? Do you think there should be a much greater control on the part of the executive that is appointed to do this? Do you think there should be less control on the part of the civil servants? And do you feel that there should be a greater criteria, a listing for the appointments of these people to the board?

I notice here in Clause 7 under "Management" it says:

(2) No person is eligible to be appointed or to continue as a member of the Board who . . . and so on. I would like to see something positive rather than negative there. Not "no person may", but "a person should be appointed who is a Canadian citizen" and other things, and who is approved by the President or chief executive officer of the corporation—that sort of thing. And there should be a number of criteria which would be acceptable to you and to your board. After all, it seems to me that if you are going to be

[Traduction]

crates et, à mon avis, c'est très préoccupant. Et c'est l'une des raisons pour lesquelles au cours de ces années je voulais tellement qu'il y ait des députés membres des conseils d'administration des sociétés de la Couronne.

J'allais dire qu'en ce qui concerne la loi constituant Air Canada, qu'il est peut-être temps que nous y songions mais je ne le ferai pas tout de suite, parce que le ministre m'a dit que le bureau du Conseil privé prépare en ce moment une loi qui englobera toutes les sociétés de la Couronne du point de vue du contrôle et de leur responsabilité devant le Parlement, et qu'on pourrait peut-être l'utiliser pour ce qui est de la question des députés membres des conseils d'administration. C'est pourquoi je ne soulèverai pas cette question ici.

Je voudrais cependant traiter de la question des critères utilisés pour nommer les membres du conseil d'administration. Il me semble qu'il faut faire preuve de beaucoup de discernement dans le choix des membres du conseil d'administration. A mon avis, le choix devrait essentiellement incomber et revenir également à ceux qui sont familiers avec ce genre de choses, et non à la bureaucratie. Lorsque je suis arrivé aujourd'hui, j'ai pris le temps de compter le nombre de fois que l'expression «gouverneur en conseil» était utilisée dans le projet de loi et, j'en ai peut-être omis quelques-uns, mais j'ai pu en compter vingt-quatre, dans un petit projet de loi de dix pages et demie. C'est merveilleux d'avoir un gouverneur en conseil et nous savons tous que cela revient essentiellement à dire «le cabinet». Mais ceux d'entre nous qui ont des liens quelconques avec le gouvernement savent également que cela veut dire la fonction publique, parce que ce sont les fonctionnaires qui préparent les mesures législatives qui sont adoptées par le gouverneur en conseil. Si vous voulez donc que le gouverneur en conseil exerce un grand contrôle, c'est ce qui semble puisqu'il est mentionné 24 fois, cela revient en fait à dire que la fonction publique veut contrôler Air Canada. Je voudrais vous poser cette question: êtes-vous d'accord avec cela? Pensez-vous qu'il ne faudrait pas procéder ainsi? Pensez-vous que l'administrateur qui est nommé devrait avoir beaucoup plus de contrôle? Pensez-vous que les fonctionnaires devraient avoir moins de contrôle? Enfin, pensez-vous qu'il faudrait augmenter les critères de sélection pour la nomination d'administrateurs, constituer une liste?

Je vois à l'article 7, sous la rubrique «direction» de la version anglaise:

(2) No person is eligible to be appointed or to continue as a member of the Board who . . .

Et ainsi de suite j'aimerais que le libellé de la version anglaise soit plus positif plutôt que d'être négatif. On ne devrait pas dire «no person may» mais plutôt «a person should be appointed who is a Canadian citizen», etc., et recevoir l'approbation du président de la société ou du président du conseil. Il devrait y avoir un certain nombre de critères qui seraient acceptables pour vous et votre conseil. Après tout, il me semble que pour

[Text]

competitive, if you are going to be a corporate structure the same as other air lines in the world and other great companies in the world, you should have that authority. And if we have given this responsibility to you, then we should be able to leave that in your hands and in the hands of your executives.

So I am not at all satisfied with that part of the bill. I would like to have your comments on it; and I would like you to tell me how we can go about changing that or improving it.

The Chairman: Mr. Taylor.

Mr. Taylor: Mr. Chairman, Mr. Stewart, on the first question, that of consultation—and I will not go back into history; I will talk about this bill—there has been considerable consultation on this bill, both on the bill that was introduced for first reading as well as the amendments of the bill that were introduced here today. There has been a great deal of consultation and I do not hesitate to commend those that have been working on the bill for their co-operation in that respect. They have listened well to our views and they have incorporated many of them in the bill.

On the question of the role of the board of directors, I took some considerable encouragement from the Minister of Transport's statement in *Hansard* of May 25, in which he indicated his intention—and I will quote from it:

It is the intention both of myself and of the board and senior management of Air Canada that its performance will be equal to or better than the performances of the world's top airlines. That means that it must be competitive in every way.

He goes on to say:

It will be the responsibility of the board of Air Canada, to me as minister, to parliament and to the people of Canada, to achieve the maximum possible efficiency in all aspects of the airline's operation, . . .

• 1645

I took considerable encouragement from that because it did identify the Board of Directors as being the principal management vehicle of the airline. Now, as the "paid manager of the airline", I am very much on the side of those who would like to see a strong board of directors in any corporation. I said in my opening statement that I welcome the expansion of the Board so as to give an opportunity for broader representation, both from the geographic regions of Canada as well as hopefully from the business disciplines of Canada, to be of assistance to the management of Air Canada, to me, to the Chairman of the board and to the other senior officers.

I share your concern, Mr. Stewart, that the Board of Directors of Air Canada has to be the vehicle that is responsible for the management of Air Canada to the shareholders. As in any corporation, the shareholder has the ultimate opportunity and responsibility to remove directors who are not managing the corporation as the shareholder wants it

[Translation]

être concurrentiels, pour être une société comme le sont les autres lignes aériennes du monde et les autres grandes sociétés du monde, vous devriez avoir cette autorité. Si nous vous donnons cette responsabilité, nous devrions alors pouvoir nous en remettre à vous et à vos administrateurs.

Cette partie du projet de loi ne me satisfait donc pas du tout. J'aimerais que vous fassiez des commentaires à ce sujet; j'aimerais que vous me disiez comment nous pouvons changer ou améliorer cette situation.

Le président: Monsieur Taylor.

M. Taylor: Monsieur le président, monsieur Stewart, au sujet de la première question qui portait sur la consultation—je ne remonterai pas dans le temps, je ne parlerai que de ce projet de loi—ce projet de loi a fait l'objet d'une consultation importante, avant qu'il ne soit présenté pour la première lecture et, également, avant que les amendements ne soient présentés aujourd'hui. Il y a eu beaucoup de consultations et je n'hésite pas à féliciter ceux qui ont travaillé à ce projet de loi pour leur collaboration à cet égard. Ils ont tenu compte de nos opinions et les ont reflétées en grand nombre dans le projet de loi.

Au sujet du rôle du conseil d'administration, j'ai trouvé très encourageante la déclaration du ministère des Transports qui figure dans le *hansard* du 25 mai et où il indique son intention, et je cite:

Le conseil d'administration et la haute direction d'Air Canada et moi-même sommes convaincus que le bilan de la société sera au moins égal ou supérieur à celui des principales compagnies aériennes du monde. C'est dire que notre société doit être compétitive sur tous les plans.

Il poursuit en disant:

Le conseil d'administration d'Air Canada sera responsable devant moi en tant que ministre, devant le Parlement et devant les Canadiens, d'assurer la plus grande efficacité possible dans tous les domaines d'activités de la compagnie . . .

Cela m'a beaucoup encouragé parce que le ministre y identifiait un conseil d'administration comme le principal moyen de gestion de la compagnie aérienne. En tant qu'administrateur payé de la compagnie aérienne, j'appuie fortement ceux qui aimeraient voir toutes les sociétés dotées d'un conseil d'administration fort. J'ai dit, dans ma déclaration préliminaire, que je suis heureux qu'on augmente le nombre d'administrateurs afin d'obtenir une plus grande représentation, tant des régions géographiques du Canada que des divers milieux d'affaires au Canada, pour aider la direction d'Air Canada ou m'aider moi-même et le président du conseil d'administration ainsi que les autres dirigeants.

Je partage votre avis, monsieur Stewart, voulant que le conseil d'administration d'Air Canada soit l'organisme responsable de l'administration d'Air Canada devant les actionnaires. Comme dans toute société, l'actionnaire est celui qui, en dernier ressort, peut et est chargé de renvoyer les administrateurs qui ne dirigent pas la société comme elle devrait l'être. Je

[Texte]

managed. And that I assume is no different in this particular case. But in the day-to-day direction of the corporation, as I understand the Minister's statement here, he is expecting that it be handled through the Board of Directors with the management.

Mr. Stewart: So I take it then that on this business about the qualifications and the appointing of the Board of Directors, you would like to see it a little bit tighter and have a few more defined criteria. Now I read this only between the lines because you did not answer that.

Mr. Taylor: Mr. Stewart, I suppose it depends on how far an act must go in detailing all the activities in the corporation. I certainly would welcome anything in the proposed act that would establish criteria for the Board of Directors as being positive, as you said, rather than negative. I would certainly welcome anything in the proposed act that would identify the role or the qualifications, if you will, of the Board of Directors. I am speaking now as the Chief Executive Officer who is responsible to the Board.

Mr. Stewart: Fine. Mr. Chairman, just to terminate, I will just make this comment. There are a few principles that I think should be regarded because, after all, if the government appoints these people, they should have the confidence in them. And I should like to say that there are a few principles I would like to enunciate. There are others. The government should recognize and accept the principle that the corporation is professionally and responsibly managed. The corporation should be given a sufficient range of autonomy and flexibility to achieve its objectives which should be compatible with and responsive to broad national, social and economic objectives.

Another principle: we should consider that the government should not tie the hands of the corporation nor set up a series of control mechanisms which would demoralize the operation and make it unattractive to the right skills and professional management which it should have.

It is important that government departments do not create a liaison situation with Air Canada which becomes tantamount to, as I mentioned earlier, a supramanagement administrative level. The emergence of this kind of circumstances in other countries, where public enterprises had been operated, has proven to be most damaging and detrimental to the success of the enterprise, and I think it is a question of confidence and trust in the management. It seems to me that by this bill we have to reflect that and we have to see that the management is able to control its own affairs without interference from the civil service.

The Chairman: Thank you, Mr. Stewart. Mr. Mazankowski.

• 1650

Mr. Mazankowski: Thank you, Mr. Chairman. I was interested in Mr. Taylor's comment to the effect that he was satisfied with the Minister's statement in the House of Commons which commits the airline to efficiency and competitiveness. May I just make this observation, that the future of Air Canada will certainly not be governed by the statement the Minister made in the House of Commons but that principle

[Traduction]

suppose que ce cas précis n'est pas différent. Mais en ce qui concerne la gestion quotidienne de la société, si j'ai bien compris la déclaration du ministre à ce sujet, il s'attend à ce que ce soit le conseil d'administration et la direction qui s'en occupent.

M. Stewart: J'en déduis donc qu'en ce qui concerne la compétence et la nomination des administrateurs, vous aimeriez que les critères soient plus précis et plus sévères. C'est ce que j'ai lu entre les lignes parce que vous ne l'avez pas dit tel quel.

M. Taylor: Je suppose, monsieur Stewart, que cela dépend de la mesure dans laquelle une loi doit préciser toutes les activités de la société. Je suis certainement d'accord pour qu'on établisse, dans le projet de loi, des critères de sélection des administrateurs qui soient positifs, comme vous l'avez dit, plutôt que négatifs. Je serais certainement d'accord pour qu'on précise, dans le projet de loi, le rôle ou les qualités requises des administrateurs. Je parle en ce moment à titre d'administrateur délégué responsable devant le conseil.

M. Stewart: Très bien. Monsieur le président, j'aimerais faire un commentaire en conclusion. Je pense qu'il faudrait tenir compte de certains principes parce qu'après tout, si le gouvernement nomme ces personnes, il devrait avoir confiance en elles. J'aimerais donc énoncer quelques principes. Il y en a d'autres. Le gouvernement devrait reconnaître et accepter le principe selon lequel la société est gérée de façon professionnelle et responsable. La société devrait avoir une latitude et une souplesse suffisantes pour atteindre ses objectifs qui devraient être conformes aux objectifs sociaux et économiques nationaux.

Un autre principe. Le gouvernement ne devrait pas lier les mains de la société, il ne devrait pas non plus établir une série de mécanismes de contrôle qui démoraliseraient le personnel et rendraient la tâche peu séduisante pour les personnes qui ont les compétences voulues pour l'assumer.

Il est important que les ministères n'importent pas un mécanisme de liaison avec Air Canada qui pourrait être vu, comme je l'ai dit plus tôt comme un moyen de superviser la gestion. Lorsqu'une telle situation s'est présentée dans d'autres pays, où il y avait des entreprises publiques, cela a été très nuisible à l'entreprise. Je pense que c'est une question de confiance envers la direction. Il me semble que nous devons refléter cette confiance dans le projet de loi et que nous devons nous assurer que la direction pourra contrôler ses propres activités sans que la fonction publique ne s'en mêle.

Le président: Merci, monsieur Stewart. Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Merci, monsieur le président. J'ai été intéressé par le commentaire de M. Taylor selon lequel il était satisfait de la déclaration du ministre, à la Chambre des communes, vouant la compagnie aérienne à l'efficacité et à la concurrence. Je voudrais vous faire observer que l'avenir d'Air Canada ne sera certainement pas régi par la déclaration qu'a faite le ministre à la Chambre des communes, mais ce principe

[Text]

should surely be enshrined in legislation. I do not know whether it is accurately spelled out in the bill or not. Given the fact that in the past we have witnessed a number of changes, in the rotation of ministers of the Crown, he has referred to as a game of musical chairs—and not only the ministers of the Crown but, indeed, the senior executives of the departments at the deputy ministerial and assistant deputy ministerial level. I think you have to look at the fact that there can be a shift in the policy thrust with every change at the ministerial and every change at deputy ministerial level.

I note that Mr. Taylor indicated that he was generally pleased with the thrust of the legislation, and generally pleased with the comments on the role of Air Canada. I want to ask him whether, in his opinion, the role and the mission of Air Canada is clearly defined, sufficiently defined, in the bill? My question arises from the fact that his predecessor, who appeared before this Committee—not frequently enough, and it certainly was not his fault that he did not come before the Committee—complained both before the Committee and in various speeches throughout the country that the role and the mission of Air Canada was not clearly and sufficiently defined. I am wondering, Mr. Chairman, whether Mr. Taylor feels that it is sufficiently, and clearly enough, defined within the parameters of this bill?

Mr. Taylor: Again, I have to come back, I think, to both the bill and the statements made by the Minister in the introduction of the bill. Combining them, one gets a broader picture of the thrust of the intent, I believe, as well as the thrust of the role of Air Canada. The Minister, again in the House, stated that the role of Air Canada was to be an air carrier and to conduct its operation in contemplation of profit. This is something that, as the chief executive officer of Air Canada, I very much applaud. It is the sort of direction I think we have not been given heretofore, and it is the sort of direction I believe the board of directors welcomes, and the management of the enterprise also welcomes. That statement is not incorporated in the bill. It was a statement by the Minister in the House.

There are other statements that expand on that and give to the corporation power to operate as an air carrier, give it supplementary powers to do things that air carriers should be permitted to do. To that extent, the role is expanded in a much more explicit manner than was the case in the old legislation. Therefore, the new bill is much improved in that respect.

Mr. Mazankowski: Do you think, Mr. Taylor, that another Minister could come along with a different approach, and perhaps a different thrust, and apply that philosophy to this bill? And would that not create some problems? Would it not be desirable to be more clearly definitive within the parameters of this bill? To define what the Minister stated in the House of Commons when he introduced this legislation, so that the future of Air Canada might be more stable and secure? Surely, if the approach and the thrust of the management of the airline is going to be dependent upon the whims of the Minister, I foresee a bit of chaos.

Mr. Taylor: From the point of view of both the airline management and the long-term financing of the organization,

[Translation]

devrait certainement être inclus dans le projet de loi. Je ne sais pas si le bill le précise ou non. Étant donné que par le passé, il y a eu de nombreux changements parmi les ministres de la Couronne, on a même parlé d'une chaise musicale, et cela ne concerne pas seulement les ministres de la Couronne mais aussi les hauts fonctionnaires des ministères, soit le sous-ministre et les sous-ministres adjoints, je pense qu'il faut tenir compte de la possibilité que les politiques changent à chaque fois que le ministre ou le sous-ministre changera.

M. Taylor a indiqué qu'il était en général satisfait du projet de loi, et des commentaires portant sur le rôle d'Air Canada. Je voudrais lui demander si, à son avis, le rôle et la mission d'Air Canada sont clairement définis ou suffisamment définis dans le projet de loi? Je pose cette question parce que son prédécesseur, qui a comparu devant le Comité—pas assez souvent, et ce n'était certainement pas sa faute—s'est plaint tant au Comité que dans divers discours prononcés dans tout le pays, que le rôle et la mission d'Air Canada n'étaient pas assez définis. Je me demandais, monsieur le président, si M. Taylor estime qu'il est assez précisé dans le cadre de ce projet de loi?

M. Taylor: Je dois me référer de nouveau au projet de loi et aux déclarations faites par le ministre lorsque le bill a été introduit. Si on combine les deux, on peut obtenir une idée générale de l'intention du législateur ainsi, je crois, que du rôle d'Air Canada. Le ministre a déclaré, de nouveau devant la Chambre, que le rôle d'Air Canada était d'être un transporteur aérien et de gérer son entreprise afin d'en tirer des profits. En tant qu'administrateur délégué d'Air Canada, je suis tout à fait d'accord avec cela. C'est le genre d'orientation qu'on ne nous a pas donnée jusqu'à présent et que le Conseil d'administration et la direction de l'entreprise accueilleront à bras ouverts. Cette déclaration ne figure pas dans notre projet de loi. Elle a été faite par le ministre en Chambre.

D'autres déclarations développent ce point et autorisent la société à avoir des activités de transporteur aérien, lui donnant des pouvoirs supplémentaires pour qu'elle puisse faire tout ce que les transporteurs aériens peuvent faire. Dans cette mesure, le rôle est défini avec beaucoup plus de précision que ce n'était le cas dans l'ancienne loi. En conséquence, le projet de loi est une nette amélioration à cet égard.

M. Mazankowski: Pensez-vous monsieur Taylor, qu'un autre ministre pourrait adopter une attitude différente, une politique différente, et la faire appliquer au moyen de ce bill? Cela ne créerait-il pas des problèmes? Ne serait-il pas souhaitable d'être plus précis dans le projet de loi? Ne faudrait-il pas préciser ce qu'a déclaré le ministre à la Chambre des communes lorsqu'il a introduit ce projet de loi, de sorte que l'avenir d'Air Canada soit plus stable et plus assuré? J'entrevois une situation assez honteuse si l'administration de la compagnie aérienne dépend des fantaisies du ministre.

M. Taylor: En ce qui concerne tant l'administration de la compagnie que le financement à long terme de l'organisme,

[Texte]

in going to the financial markets as we will need to do, we will be much better received if they are aware that we are conducting our operation in anticipation of profit—that that is the final test, the measurement of the efficiency of the airline management.

To what extent one can hang one's hat on ministerial statements, as opposed to having them cast in the bill, of course, I think, from our point of view, it would be more acceptable. This is not something that we have not made clear to the people who have co-operated with us very extensively on this bill. Our preference would have been to see something like that enshrined in the bill, as a matter of giving substance to the over-all direction and efficiency of the enterprise.

• 1655

Mr. Mazankowski: Mr. Taylor, in your opening remarks you also mentioned that clearly the opportunity for management to manage had to exist. I am wondering why you made that statement. Do you see any impediments in this particular piece of legislation that would inhibit management's ability to manage, or are you satisfied with the terms of reference of the bill? Are you satisfied that it would give management sufficient latitude to carry on the ongoing activities of properly and professionally managing the airline?

Mr. Taylor: Mr. Chairman, I believe that the general thrust of the bill is there. I think the thrust is in the bill to enable the management to manage the enterprise. I believe that there are opportunities, if you will, for others to have their influence felt in the management of the enterprise, if they so desired. I must recognize, of course, that the shareholder has certain rights. I think what you are raising is the question of how the shareholder exercises those rights over management. In a private enterprise or public enterprise, other than Crown, the normal course would be for that to be exercised through the board of directors.

There is opportunity in some cases, because we are a Crown corporation and because this bill sets us up very clearly as a Crown corporation but not as an agency, where certain vehicles of management, in financing for example, require the approval of level of the administration of government, presumably in order to balance that off with other priorities which the government may have, which in other corporations would be exercised by the board of directors. To some extent it is going to require good will on both sides to enable that to function. This could impede the management if good will does not exist, and the board of directors is not the final authority in the approval of financing, for example, which they would normally be in a private corporation. Whether or not this is one of the prices one pays for being a Crown corporation, I suppose, is a matter for debate.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I thank Mr. Taylor for that answer. Dealing with the board of directors and the appointments, qualifications and criteria, may I simply say that I concur wholeheartedly with Mr. Stewart's observations that there should be at least a minimum of criteria and

[Traduction]

puisque'il nous faudra aller sur les marchés financiers, nous serons beaucoup mieux reçus si les bailleurs de fonds savent que nous gérons notre entreprise afin de faire des profits, c'est en définitive le critère employé, c'est comme cela qu'on mesure l'efficacité avec laquelle la société est gérée.

Dans quelle mesure pouvons-nous nous fier aux déclarations de ministres? Selon nous, il serait plus souhaitable que ces déclarations soient reflétées dans le projet de loi. Nous l'avons précisé aux personnes qui ont collaboré avec nous relativement à ce projet de loi. Nous préférierions que cela soit précisé dans le projet de loi, afin de donner du corps à l'orientation générale de l'entreprise et d'en assurer l'efficacité.

M. Mazankowski: Monsieur Taylor, vous avez également mentionné dans votre déclaration préliminaire qu'il fallait donner l'occasion à la direction de diriger. Je me demande pourquoi vous avez fait cette déclaration. Voyez-vous dans ce projet de loi des obstacles qui empêcheraient la direction de diriger, ou êtes-vous satisfait du mandat qui y est précisé? Êtes-vous convaincu qu'il donnera à la direction assez de latitude pour assumer de façon appropriée et professionnelle la gestion des activités permanentes de la société?

M. Taylor: Monsieur le président, je pense que c'est là l'intention générale du bill. Je pense que le projet de loi veut permettre à la direction de diriger l'entreprise. Je crois également qu'il est possible pour d'autres d'exercer leur influence sur la direction de l'entreprise, s'ils le veulent. Je dois admettre, évidemment, que l'actionnaire a certains droits. Je pense que vous voulez savoir comment l'actionnaire exerce ces droits sur la direction? Dans une entreprise privée ou une entreprise publique, autre qu'une société de la Couronne, ces droits seraient en temps normal exercés par le conseil d'administration.

Dans certains cas, parce qu'il s'agit d'une société de la Couronne et que le projet de loi la constitue clairement en société de la Couronne et non en organisme, où certaines fonctions, par exemple le financement, exigent l'approbation d'une administration gouvernementale, afin probablement de tenir compte des autres priorités que peut avoir le gouvernement, le gouvernement a donc l'occasion d'exercer une influence qui, dans d'autres sociétés, serait exercée par le conseil d'administration. Dans une certaine mesure, il faudra que les deux côtés fassent preuve de bonne volonté afin que les choses fonctionnent bien. Sans la bonne volonté, il pourrait y avoir des obstacles à la gestion, et le conseil d'administration n'est pas l'autorité finale en matière d'approbation du financement par exemple comme ce serait le cas normalement dans une société privée. Que ce soit ou non l'un des tributs à payer pour être une société de la Couronne, c'est une question à débattre.

M. Mazankowski: Monsieur le président, je remercie M. Taylor. En ce qui concerne le conseil d'administration, les nominations, les qualités requises et les critères de sélection, puis-je dire tout simplement que je suis complètement d'accord avec les observations de M. Stewart voulant qu'on précise au

[Text]

qualification attached to the people who are going to be selected to serve on the board of directors.

Mr. Chairman, I have noted that Mr. Taschereau is both chairman and an officer of Air Canada as well as chairman and an officer of CNR. But in his capacity as chairman of Air Canada, precisely what are his duties?

Mr. Taylor: Mr. Taschereau's duties have been defined by the board of directors of Air Canada, as to his duties and responsibilities and mine. As chief executive officer, I bear the responsibility for the operation of the airline and its net result at the end of the year. Mr. Taschereau, as chairman of the board has three organizational functions, and all of the operating functions report to the chief executive officer.

• 1700

Mr. Taschereau has three organizational functions reporting to him, and in addition to being responsible for those functions which are the law branch, the general counsel, the corporate secretary and a position described as director of subsidiaries and associated Companies which are those companies and associations we have that are not directly involved in the operation of the airline. All of the functions to do with the operation of the airline report to the chief executive officer.

In addition to carrying those three organizational functions he, of course, act as a general counsel, if you will—though not in the legal sense, Mr. Mazankowski—to the president and chief executive officer on the total range of problems that rise to the chief executive officer's desk.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, since he is an officer of both companies, I take it that he draws a salary from both corporations. Is that a correct assumption?

Mr. Taylor: I believe I am right, Mr. Mazankowski, that up to December 31, 1976, he drew his salary from the CNR and he drew director's fees from Air Canada. As of January 1, 1977, the two boards agreed that he would become the full-time chairman of Air Canada. He has physically moved into the Air Canada suite of offices and now draws his salary from Air Canada and director's fees from the CNR.

Mr. Mazankowski: Thank you, Mr. Chairman. You have mentioned that . . .

The Chairman: This is your last question, Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Thank you. Perhaps I can combine two in one here. You mentioned that last year 39 per cent of your seats were empty, on an average for the total year. Can you indicate what your trends are so far for this year? What is your ultimate objective in terms of load factor? Could you also give the Committee some idea as to anticipated growth in the airline, in terms of service, over the next 5 to 10 years? Perhaps while you are giving that answer you might be able to compare with the previous 5 to 10 years, just to get some picture of where we are today and where we are going.

[Translation]

moins des critères et des qualités minimums pour la sélection des administrateurs.

Monsieur le président, j'ai remarqué que M. Taschereau est le président du conseil et un directeur d'Air Canada ainsi que président du conseil et un directeur du CN. En tant que président du conseil d'Air Canada, quelles sont exactement ses fonctions?

M. Taylor: Les fonctions de M. Taschereau ont été définies par le conseil d'administration d'Air Canada, qui a défini ses fonctions et responsabilités et les miennes. À titre d'administrateur délégué, je suis responsable du fonctionnement de la compagnie et du résultat net obtenu à la fin de l'année. M. Taschereau, en tant que président du conseil d'administration, a trois fonctions dans l'organisation et toutes les fonctions opérationnelles font rapport à l'administrateur délégué.

Les trois sections de l'organisation font rapport à M. Taschereau qui est également responsable de fonctions telles que le conseiller juridique, le conseiller général, le secrétariat et un poste intitulé directeur des filiales et des sociétés affiliées qui sont les sociétés et associations qui ne participent pas directement aux activités de la compagnie aérienne. Tout ce qui concerne le fonctionnement de la compagnie aérienne relève de l'administrateur délégué.

En plus d'assumer ces trois fonctions structurales, il est évidemment conseiller général, non pas au sens juridique, monsieur Mazankowski, du président et de l'administrateur délégué en ce qui concerne tous les problèmes que doit résoudre l'administrateur délégué.

M. Mazankowski: Monsieur le président, puisqu'il est directeur des deux compagnies, je suppose qu'il tire un salaire de ces deux sociétés. Est-ce une supposition juste?

M. Taylor: Je ne crois pas me tromper, monsieur Mazankowski, que jusqu'au 31 décembre 1976, il tirait un salaire du CN et des honoraires d'administrateur d'Air Canada. À partir du 1^{er} janvier 1977, les deux conseils ont convenu qu'il deviendrait le président à plein temps du conseil d'administration d'Air Canada. Il a déménagé son bureau dans le bureau d'Air Canada et tire maintenant son salaire d'Air Canada et des honoraires d'administrateur du CN.

M. Mazankowski: Merci, monsieur le président. Vous avez mentionné que . . .

Le président: C'est votre dernière question, monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Merci. Je pourrais peut-être faire d'une pierre deux coups. Vous avez dit que l'année dernière, 39 p. 100 de vos sièges n'étaient pas occupés, en moyenne. Pourriez-vous nous dire quelle est la tendance jusqu'à maintenant pour cette année? Quel est votre objectif en ce qui concerne le facteur charge? Pourriez-vous également donner au comité une idée de la croissance prévue des services fournis par la compagnie aérienne pour les cinq à dix prochaines années? Pendant que vous nous donnerez cette réponse, vous pourriez peut-être établir une comparaison avec les cinq à dix dernières

[*Texte*]

Mr. Taylor: Last year our load factor was 61 per cent, which was up 2 to 3 percentage points over the previous year. It is our plan this year to raise that load factor to between 65 and 66 per cent—about 5 percentage points this year. This is speaking of the whole system, year round.

We believe that within a per cent or two of that level is about the maximum you can get and still provide service, meet the peaks and not cut all of your capacity back in the low periods to the point where you are taking away minimal service. So our objective is to get the load factor up to about 66 per cent, and we believe that we will be there in 1977.

In terms of growth, in Canada over the past two decades the industry grew at about an annual growth of passenger miles in the area of 10 to 13 per cent. About 5 years ago that began to drop off to the point where we were down in the areas of 5 per cent, 6 per cent and 0 per cent. Last year on the Canadian routes we were down 0 to 1 per cent. So we have dropped from a 10-year growth average, or 5-year averages, of 10 per cent to 13 per cent and we are down now to the 5 per cent average.

We see the next 5 years as top growth being probably around 7 to 8 per cent; we do not see the return to the 15 per cent, 13 per cent growth periods that we had in the past. We see the growth moving up into the 5 to 8 per cent range, and it is on that growth level that, as I was explaining to Mr. Forrestall, we are projecting our financing, equipment purchases and equipment retirement. This is in a growth period of about 5 to 8 per cent.

The Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski. For those members who are on the list, Mr. Andres and Mr. Collenette, you will be first on the list tomorrow, and . . .

• 1705

Mr. Forrestall: Just in that connection, I would like to raise a point of order, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Forrestall, on a point of order.

Mr. Forrestall: I am wondering tonight, since we have not even got through the first round, I know a lot of members of the Committee would like to at least open up areas of particular concern. I am wondering if, since we have scheduled two witnesses for tomorrow morning, whether we could not have Air Canada come back tomorrow morning, at least, to get through the first round, and deal later in the day with the other witnesses.

I know there are supplementaries arising out of the first round, and we have not even really started with any of the subject-matter of the bill.

The Chairman: Is it agreeable that, instead of having witnesses tomorrow morning, we would just keep them on stand-by until we are through the questioning with Air Canada?

[*Traduction*]

années précédentes, afin d'avoir une idée de la situation actuelle et de que nous réserve l'avenir.

M. Taylor: L'année dernière, notre facteur de charge s'établissait à 61 p. 100, soit une augmentation de 2 à 3 p. 100 par rapport à l'année précédente. Cette année, nous voulons porter cette proportion à 65 et 66 p. 100, soit une augmentation de 5 p. 100 par rapport à cette année. Ces chiffres concernent toutes les activités, pour toute l'année.

Nous croyons qu'à 1 ou 2 p. 100 près, il ne serait pas possible de dépasser ce niveau et de fournir quand même un service valable, tenant compte des périodes de pointe, afin de ne pas réduire le service pendant les périodes moins actives au point qu'il ne soit plus acceptable. Notre objectif est donc d'augmenter jusqu'à environ 66 p. 100 et nous pensons pouvoir y arriver en 1977.

En ce qui concerne la croissance, au cours des deux dernières décennies, l'industrie a enregistré une croissance annuelle des milles-passagers d'environ 10 à 13 p. 100. Il y a environ cinq ans, le taux de croissance a commencé à baisser et nous sommes passés à environ 5 p. 100, 6 p. 100 et 0 p. 100. L'année dernière, le taux s'établissait à 0 ou 1 p. 100 pour les itinéraires canadiens. Nous sommes donc passés d'un taux de croissance moyen de 10 à 13 p. 100 pour dix ans, ou cinq ans, à un taux moyen de 5 p. 100.

Nous prévoyons que les cinq prochaines années donneront lieu à une forte croissance, probablement de 7 à 8 p. 100; nous ne prévoyons pas retourner au 15 p. 100, ou au 13 p. 100 comme ce fut le cas par le passé. Nous envisageons plutôt une croissance de 5 à 8 p. 100 et c'est sur ce taux de croissance, comme je l'ai expliqué à M. Forrestall, que nous fondons nos projections en matière de financement, d'achats et de mises au service de l'équipement. Il s'agit d'une croissance d'environ 5 à 8 p. 100.

Le président: Merci, monsieur Mazankowski. Pour ceux qui figurent sur la liste, monsieur Andres et M. Collenette, vous serez les premiers sur ma liste demain, et . . .

M. Forrestall: J'invoque le Règlement, monsieur le président.

Le président: Allez-y, monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Vu que nous n'avons même pas terminé le premier tour alors que différents membres du Comité tiennent à soulever toutes sortes de problèmes, je me demande si nous ne pourrions pas demander à Air Canada de comparaître à nouveau demain matin, du moins pour le premier tour, après quoi nous passerions aux deux témoins qui avaient été prévus pour demain matin.

Il y aura des questions supplémentaires pour ce premier tour alors que nous n'avons même pas entamé l'étude du bill.

Le président: Pourrions-nous plutôt que de convoquer les témoins pour demain matin leur demander de rester à notre

[Text]

Mr. Collenette: On a point of order, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Collenette, on a point of order.

Mr. Collenette: Is Mr. Taylor going to be here? Is that convenient? Are you going to be here tomorrow?

Mr. Taylor: Yes, I am at the disposal of the Committee.

Mr. Collenette: Great.

Mr. Stewart: Mr. Chairman, on a point of order.

The Chairman: Mr. Stewart, on a point of order.

Mr. Stewart: I do not like to be critical—and it is not critical of you, Mr. Chairman, because, having been a chairman, I know what the situation is—but this is an appalling situation, that we should be in this room. Surely, the Committees Branch can arrange things better than that. When organizations like Air Canada or CBC, organizations which have large complements who have to come here—and also members of the public; suppose we had fifteen or twenty members of the public who wanted to assist today, as they have the right to do so, you could not even get them inside the door.

Now, it seems to me that the Committees Branch and the Clerk should see to this. The Committees Branch should be able to organize according to what witnesses are before the Committee. If we had some little organization before us, where there was no interest and there would be nobody in here, that would be fine. But, when it is an organization like Air Canada, we should be in at least a room that is as large as Room 308.

An hon. Member: Mr. Chairman, on a point of order.

The Chairman: The point is extremely well taken and the Clerk will look into it. We tried to obtain a larger room but, for this afternoon, it was completely impossible. Tomorrow we will try to provide better facilities, if possible.

Mr. Andres: On a point of order, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Andres, on a point of order.

Mr. Andres: Mr. Chairman, unfortunately, I will not be able to be here tomorrow morning. Is there any way that I could have five minutes on a few specific questions? Is there any objection to it?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: If it is agreeable to the Committee. I know that our members have obligations at five o'clock, so that is why we cut it at five o'clock. If it is agreeable, we can give Mr. Andres five minutes and he can pose his question.

Mr. Harquail, on a point of order.

Mr. Harquail: I agree to that, Mr. Chairman. But before that, if I may just take a moment about the report that we are to bring in our visit to the East coast. I wonder if it is in order to ask...

The Chairman: I am sorry, Mr. Harquail, but it is not on our agenda today. We have discussed that previously. Maybe we can discuss it privately, but it is not on our agenda for this afternoon.

[Translation]

disposition jusqu'à ce que l'on ait fini l'interrogatoire d'Air Canada?

M. Collenette: J'invoque le Règlement, monsieur le président.

Le président: Allez-y, monsieur Collenette.

M. Collenette: M. Taylor sera-t-il ici demain matin?

M. Taylor: Évidemment, je suis à la disposition du Comité.

M. Collenette: Formidable.

M. Stewart: J'invoque le Règlement, monsieur le président.

Le président: Allez-y, monsieur Stewart.

M. Stewart: Ce n'est pas pour vous critiquer, monsieur le président, car je connais trop bien les difficultés de votre charge, mais il est quand même inadmissible que nous soyons obligés de siéger dans cette salle. La direction des comités devrait pouvoir mieux faire les choses. Lorsque nous avons des témoins aussi importants qu'Air Canada ou Radio-Canada qui viennent nombreux pour témoigner et si en plus une douzaine de personnes étaient venues assister à nos délibérations comme elles en ont parfaitement le droit, il n'y aurait pas eu de place dans la salle.

La direction des comités et les greffiers auraient dû s'arranger. Il faut lors de la sélection des salles tenir compte des témoins qui doivent comparaître. Tout eut été bien si nous avions eu une petite organisation quelconque ne présentant aucun intérêt. Mais lorsque notre témoin est Air Canada, nous aurions à tout le moins dû avoir la salle 308.

Une voix: J'invoque le Règlement, monsieur le président.

Le président: Vous avez parfaitement raison et le greffier va voir ce qu'il peut faire. Nous avons essayé d'obtenir une salle plus grande, mais c'était impossible pour cet après-midi. Nous essaierons de faire mieux pour demain.

M. Andres: J'invoque le Règlement, monsieur le président.

Le président: Allez-y, monsieur Andres.

M. Andres: Comme il me sera impossible d'assister à la réunion de demain matin, je me demande si vous pourriez m'accorder cinq minutes pour poser quelques questions maintenant.

Des voix: D'accord.

Le président: Le Comité est d'accord. La séance sera levée à 17 heures, les membres du Comité ayant des engagements à remplir. M. Andres dispose donc de cinq minutes pour poser ses questions.

M. Harquail qui invoque le Règlement.

M. Harquail: Je suis tout à fait d'accord, monsieur le président. Pourrais-je néanmoins dire un mot concernant le rapport que nous devons rédiger au sujet de notre visite sur la côte est?

Le président: Je m'excuse, monsieur Harquail, mais cette question n'est pas à notre ordre du jour. Nous en avons déjà parlé et nous pourrions en reparler à titre privé. Mais pas cet après-midi.

[Texte]

Mr. Andres.

Mr. Andres: Thank you, Mr. Chairman.

I would like to refer to Clause 6.(1) and, more specifically Clause 6.(1)(d).

The Corporation may, within and outside Canada, . . .

(d) buy, sell, lease, establish, maintain and operate services, facilities and equipment for organizing and conducting tours, catering and providing other passenger related services including reservations for transportation and accommodation;

My question, Mr. Chairman, is what policy does Air Canada follow in making their purchases for providing food and beverage to serve the travelling public?

An hon. Member: Hear, hear! Good point.

The Chairman: Mr. Taylor.

Mr. Taylor: Mr. Chairman, Mr. Andres, I do not cook the meals.

An hon. Member: I appreciate it, but you can tell them to get rid of that damned crap.

The Chairman: Order, please.

Mr. Andres: Mr. Chairman, if I could clarify that just a little bit more?

The Chairman: Mr. Andres.

Mr. Andres: First of all, I would like to inform the Chairman and the President of Air Canada that, because my name is Andres, I have absolutely no relationship to Andres Wines. I have no connections with them financially, socially or otherwise, and I am also a total abstainer.

An hon. Member: Hear, hear!

Mr. Andres: Mr. Taylor well knows that I have written and been concerned about the fact that Canadian domestic wine is not being served on our Canadian airline.

An hon. Member: Thank God!

Mr. Andres: To me, it is an appalling situation. I will even pretend that I did not hear that remark, Mr. Chairman.

I am wondering what policies are followed, why Canadian wines are specifically, apparently, outlawed on Canada's national airline?

• 1710

An hon. Member: It is a shame.

Mr. Taylor: Mr. Chairman, Mr. Andres, first of all, Canadian wines are not outlawed on Air Canada, even though some members might wish they were.

There are two problems, sir, with Canadian wines. I am happy to advise you that as recently as within the last month we have gone out to the Canadian wine industry and asked them whether they could provide wines in the size of bottles that we serve, the small individual bottles, at a price that is competitive and at a Canadian quality, and we have had responses from the industry. In the past they have been unable to provide Canadian wines in the small bottles at a comparable

[Traduction]

Monsieur Andres.

M. Andres: Je vous remercie, monsieur le président.

Je me réfère à l'article 6.(1)d) du bill.

La Société peut au Canada et à l'étranger,

d) acheter, vendre, louer, établir et exploiter des services, installations et équipement d'approvisionnement, d'organisation et de réalisation de voyages en groupe et autres services destinés aux passagers, notamment ceux de réservation pour le transport et le logement.

Je voudrais savoir quelle est la politique d'Air Canada en ce qui concerne l'achat des boissons et de la nourriture servies aux passagers.

Une voix: Bravo!

Le président: Monsieur Taylor.

M. Taylor: Ce n'est pas moi qui prépare les repas, monsieur Andres.

Une voix: Naturellement, vous pourriez quand même leur dire de ne pas servir cette cochonnerie.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît.

M. Andres: Vous permettez que je continue, monsieur le président.

Le président: Allez-y.

M. Andres: Je tiens tout d'abord à signaler au président et au directeur général d'Air Canada que bien que mon nom de famille soit Andres je n'ai aucun lien avec Andres Wines, que ce soit sur le plan financier ou social, et d'ailleurs je ne bois pas de boissons alcoolisées.

Une voix: Bravo!

M. Andres: J'ai déjà écrit à plusieurs reprises pour m'insurger contre le fait qu'on ne serve pas de vin canadien sur nos lignes aériennes.

Une voix: Bravo!

M. Andres: C'est scandaleux à mon avis.

J'aimerais savoir pourquoi Air Canada a décidé de prononcer l'ostracisme contre nos vins nationaux.

Une voix: C'est une honte.

M. Taylor: Pour commencer les vins canadiens ne sont pas frappés d'ostracisme sur les vols d'Air Canada, même si certains le souhaiteraient.

Il y a deux problèmes qui concernent les vins canadiens. Pas plus tard que le mois dernier, nous nous sommes adressés aux producteurs de vins canadiens pour leur demander s'ils pourraient nous fournir du vin dans des petites bouteilles individuelles et à un prix concurrentiel tout en assurant une bonne qualité. Or la réponse a été jusqu'à présent négative, car nous aurions été obligés de facturer \$3 la bouteille de vin canadien contre \$1.50 à \$2 la bouteille de vin importé. Or à notre avis

[Text]

price. Instead of \$1.50 or \$2 a bottle for imported wines, we would have had to charge \$3 a bottle for Canadian wines, and we did not believe we should be charging more for Canadian wines than for foreign wines, nor did we believe we should be subsidizing the Canadian wine industry.

Now the Canadian wine industry has recently advised us that they can bottle in these small bottles at a competitive price. We have asked them to come forward. We have had samples submitted from three of the five wineries in Canada and we are in the process now of evaluating these in terms of price and quality.

Mr. Andres: Mr. Chairman, I appreciate that. It appears we are making some headway. I would just like to refer you, Mr. Taylor, to a letter addressed to myself on June 14, 1976. Among other things, you make the statement there that the great majority of passengers prefer imported wines, even at higher prices. So I question whether the price means very much to the travelling public, by your own letter.

Further to that, I also question, when you indicate that Canadian prices have been higher, whether you have compared them with the relative product of another country, whether it would be of a different quality.

These are my comments. I thank you, Mr. Chairman, Mr. Taylor, for the fact that we are making progress. I hope that we will have it available—and I am not suggesting by any means that it should be the only product—just have it available to those who want it. If there are some members who do not wish Canadian wine, that is their prerogative. They should have the choice.

Mr. Taylor: Sir, if they can be provided, we will have Canadian wines on the flights in limited quantities.

Mr. Andres: Thank you, Mr. Chairman, for the additional time and the indulgence of the Committee.

The Chairman: Thank you, Mr. Andres. Thank you, Mr. Taylor, and your officials.

Once again, we apologize for the smallness of the room. Tomorrow we will try to have a larger one for you.

The meeting is adjourned to the call of the Chair.

[Translation]

nous ne devons pas demander plus pour le vin canadien que pour le vin étranger et nous ne sommes d'ailleurs pas tenus de subventionner l'industrie canadienne du vin.

Or récemment les producteurs de vins canadiens nous ont fait savoir qu'ils pourraient nous fournir du vin en petites bouteilles à un prix compétitif. Nous leur avons demandé de soumettre des offres. Les cinq principaux fabricants nous ont fait parvenir des échantillons que nous sommes en train d'examiner du point de vue prix et qualité.

M. Andres: Voilà qui est un progrès. Dans une lettre que M. Taylor m'a adressée le 14 juin 1976, vous dites entre autres: La grande majorité des passagers préfèrent les vins importés, même s'ils coûtent plus cher. Je me demande donc si le prix est réellement un facteur important.

Lorsque vous dites que le prix canadien était plus élevé, j'aimerais savoir si vous avez comparé des vins de qualité équivalente. Voilà tout ce que j'avais à dire à ce sujet.

Je vous félicite donc des progrès déjà réalisés. J'espère donc que sous peu du vin canadien sera mis à la disposition des passagers, mais non pas bien entendu à l'exclusion des vins importés, car les gens sont libres bien entendu de boire ce qui leur plaît.

M. Taylor: Si c'est possible, nous offrirons des vins canadiens en quantités limitées.

M. Andres: Je vous remercie, monsieur le président, et je tiens également à remercier mes collègues de leur bienveillance.

Le président: Je vous remercie, monsieur Andres. Je tiens également à remercier M. Taylor et ses adjoints.

Je m'excuse à nouveau que nous ayons été obligés de siéger dans une salle aussi petite, mais demain nous essaierons de faire mieux.

La réunion est levée jusqu'à nouvelle convocation du président.

WITNESSES—TÉMOINS

At 3:30 p.m.

From Air Canada:

Mr. Claude I. Taylor, President

Mr. André Gauthier, Director, Government Affairs

A 3 h 30 de l'après-midi

De Air Canada:

M. Claude I. Taylor, président

M. André Gauthier, directeur, Affaires gouvernementales

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 20

Thursday, June 16, 1977

Chairman: Mr. John Campbell

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 20

Le jeudi 16 juin 1977

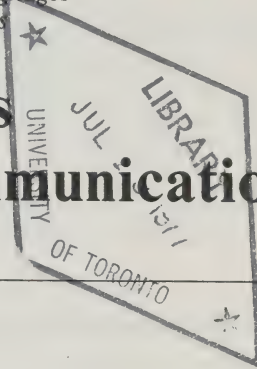
Président: M. John Campbell

Government
Publications*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

Transport and Communications

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transports et des communications



RESPECTING:

Bill C-17, An Act respecting the reorganization of
Air Canada

CONCERNANT:

Bill C-17, Loi portant réorganisation d'Air
Canada

WITNESS:

(See back cover)

TÉMOIN:

(Voir à l'endos)

Second Session of the
Thirtieth Parliament, 1976-77Deuxième session de la
trentième législature, 1976-1977

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT
AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. John Campbell

Vice-Chairman: Mr. David Collett

Messrs.

Allard
Andres
(Lincoln)
Cadieu
Condon

Douglas (Bruce-Grey)
Forrestall
Lamontagne
MacKay
Mazankowski

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS
ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. John Campbell

Vice-président: M. David Collett

Messieurs

McIsaac
McKenzie
McRae
Nowlan

Orlikow
Roy (Laval)
Stewart (Cochrane)
Watson
Whiteway—20

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Nino A. Travella

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 64(4)(b)

On Thursday, June 16, 1977:

Mr. McRae replaced Mr. Harquail;
Mr. Watson replaced Mr. Poulin;
Mr. MacKay replaced Mr. McCain;
Mr. Mazankowski replaced Mr. Whittaker;
Mr. Condon replaced Mr. Blouin.

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le jeudi 16 juin 1977:

M. McRae remplace M. Harquail;
M. Watson remplace M. Poulin;
M. MacKay remplace M. McCain;
M. Mazankowski remplace M. Whittaker;
M. Condon remplace M. Blouin.

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, JUNE 16, 1977
(23)

[Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 9:45 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. Campbell, presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Allard, Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Collenette, Condon, Forrestall, Lamontagne, MacKay, Mazankowski, McKenzie, McRae, Roy (*Laval*) and Watson.

Other Members present: Messrs. Howie and Poulin.

Witness: From Air Canada: Mr. Claude I. Taylor, President.

The Committee resumed consideration of Bill C-17, An Act respecting the reorganization of Air Canada (Air Canada Act, 1976).

The Chairman called Clause 1.

Mr. Taylor answered questions.

Clause 1 was allowed to stand.

At 12:30 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 16 JUIN 1977
(23)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h 45 sous la présidence de M. Campbell (président).

Membres du Comité présents: MM. Allard Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Collenette, Condon, Forrestall, Lamontagne, MacKay, Mazankowski, McKenzie, McRae, Roy (*Laval*) et Watson.

Autres députés présents: MM. Howie et Poulin.

Témoin: De Air Canada: M. Claude I. Taylor, président.

Le Comité reprend l'étude du Bill C-17, Loi portant réorganisation d'Air Canada (Loi d'Air Canada de 1976).

Le président met en délibération l'article 1.

M. Taylor répond aux questions.

L'article 1 est réservé.

A 12 h 30, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Nino A. Travella

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Thursday, June 16, 1977

• 0947

[Text]

The Chairman: Order, please. We had some comments yesterday regarding our room, the limited space that we had. We have a block system that operates here, and we were out of our block system and lucky to get the room yesterday. This morning, even to obtain this room, we had to make a switch with another committee. There are six sitting this morning and we only have four large rooms, so we are fortunate even to have this room and be able to sit at all.

We have a quorum to hear evidence. We will resume consideration of Bill C-17, An Act respecting the reorganization of Air Canada. I will call Clause 1 and general discussion on the bill can take place.

On Clause 1—*Short title*

The Chairman: Before we continue, we were to have the Canadian Trucking Association and Black Aero-Space Limited before us this morning. Due to a general agreement of the Committee members, and we must apologize, we will have to delay their appearing before the Committee until this evening or possibly tomorrow morning. However, we are to have a subcommittee meeting right after our meeting this morning, around 12.15 or 12.30 p.m., and if those people would be kind enough to contact the Clerk he will be able to tell them whether we are to sit this evening or tomorrow morning.

Mr. Taylor, would you have any comments to make before we proceed with the meeting?

Mr. Claude I. Taylor (President, Air Canada): No comments, Mr. Chairman.

The Chairman: As agreed yesterday, we will continue with the members that were left off the list yesterday. I have as the first questioner Mr. Collenette.

Mr. Collenette: Thank you very much, Mr. Chairman. Mr. Taylor, I would like to pursue a line of questioning to deal with your operations in the triangle of Toronto, Ottawa and Montreal. Before I do that I would like to compliment the airline generally. Air Canada takes a lot of knocks in the House of Commons, especially from members on the other side. In my experience in business, both working in Europe and travelling in United States, I think the service, the reliability and the courtesy offered by Air Canada is unparalleled, in my opinion.

Mr. Kaplan: You talked about passenger . . .

Mr. Collenette: Mr. Kaplan and I often disagree.

Having said that, I would like to talk about the service in the triangle. Would you be able to give the Committee this morning the approximate figures of the profitability of your Toronto-Montreal-Ottawa route? Is it true that Air Canada

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le jeudi 16 juin 1977

[Translation]

Le président: La séance est ouverte. On a fait certaines remarques hier au sujet de l'exiguïté de la salle de comité. On assigne les salles en tenant compte du système de bloc et nous pouvons nous considérer heureux d'avoir pu obtenir la salle hier et ce matin également. Ce matin, nous avons dû opérer un changement avec un autre comité. Il y a six séances ce matin, or, il n'y a que quatre grandes salles, et c'est la raison pour laquelle je crois que nous devons être contents de pouvoir siéger, un point c'est tout.

Nous avons suffisamment de membres présents pour entendre les témoignages. Nous reprenons l'étude du Bill C-7, Loi portant réorganisation d'Air Canada. Je mets l'article 1^{er} en délibération. Nous pourrions discuter du projet de loi dans son ensemble.

Article 1—*Titre abrégé*

Le président: Avant de continuer, j'aimerais souligner que nos témoins aujourd'hui devraient être les représentants de l'Association canadienne du camionnage et de Black Aero-Space Limited. Cependant, les membres du Comité se sont mis d'accord pour retarder leur comparution à ce soir, ou peut-être même à demain matin, ce dont nous nous excusons d'ailleurs. Cependant, nous aurons une réunion du sous-comité immédiatement après la réunion de ce matin, vers 12 h 15 ou 12 h 20, et si ces témoins voulaient avoir l'obligeance de contacter le greffier, il pourrait leur dire si nous siégerons ce soir ou demain matin.

Monsieur Taylor, avez-vous des commentaires préliminaires à faire?

M. Claude I. Taylor (président d'Air Canada): Non, monsieur le président.

Le président: Comme nous avons décidé hier, nous donnons la parole aux membres du Comité qui n'ont pu la prendre hier. Le premier nom sur la liste est celui de M. Collenette.

M. Collenette: Je vous remercie, monsieur le président. Monsieur Taylor, j'aimerais vous poser des questions au sujet de l'exploitation d'Air Canada dans le triangle Toronto-Ottawa-Montréal. Auparavant, j'aimerais cependant féliciter la compagnie aérienne dont vous êtes le président. Air Canada fait l'objet de nombreuses attaques à la Chambre des communes, et spécialement de la part des membres de l'opposition. D'après mon expérience dans les affaires, puisque j'ai travaillé en Europe et que j'ai voyagé aux États-Unis, je dois dire que le service, le sens des responsabilités et la courtoisie dont fait preuve Air Canada n'a d'égal nulle part ailleurs.

M. Kaplan: Vous voulez parler du service-voyageur . . .

M. Collenette: M. Kaplan et moi-même ne sommes pas toujours d'accord.

Cela étant dit, j'aimerais parler du service dans le triangle en question. Pourriez-vous donner au Comité ce matin les chiffres approximatifs au sujet de la rentabilité de cette route Toronto-Montréal-Ottawa? Est-il exact de dire qu'Air Canada

[Texte]

loses around \$10 per seat on this route? Is it true that this intercity service is being subsidized by long-haul passengers from the West and the East? After you answer that question I would like to, Mr. Chairman, get into the possibility of Air Canada operating a STOL service in that triangle.

• 0950

Mr. Taylor: Mr. Chairman, Mr. Caouette, the question of profitability of individual products in a corporation that produces as many products as an airline becomes one of consistent definition. We operate literally hundreds of flight legs and we attempt to maintain cost data and revenue data on these legs to assist the management in making determinations about increases in service, decreases in service, et cetera.

Revenue is generated of course from the traffic over the various sectors and is a product of the number of passengers that travel if we can concentrate on passengers as opposed to cargo and the yield of those passengers, in other words the fares. In Canada at the present time, the formula by which domestic fares are constructed attempts to take into account the costs that are incurred to fly shorthaul versus longhaul. Longhaul fares per mile are lower than shorthaul fares per mile because once you have put an aircraft into the air and get it up to 30,000 feet and let it go for 2,000 miles the cost efficiency of that airplane is at its highest level. The cost to operate a longhaul flight is less than it is to operate a shorthaul flight because the ground costs are exactly the same at both ends whether you are going 200 miles, 500 miles or 2,000 miles. So the price of the airline ticket per mile travelled on longhaul is lower than it is on the shorthaul.

The fare structure is set up in Canada to by and large not result in cost subsidization. That does not mean that any formula is going to be so precise that there is absolutely no cost subsidization. If the traffic density is high on a longhaul flight you are bound to make more money on longhaul than you do on shorthaul. That is a sort of general background.

On the question of whether or not we lose \$10 per passenger on operating the Montreal-Ottawa-Toronto triangle is one that I would like to try to explain. I have heard figures used in the House and in Hansard of \$30 million that has been lost on that route in the past year. We construct for our own purposes reports, which are also filed with various regulatory authorities in Canada and the U.S., of consistent data. We start out with the revenue; we then apply the direct flying costs, the costs of operating the airplane, and then we get a contribution to profit after direct flying costs and that figure is fairly pure. Then we apply the ground costs. Now the ground costs have to be allocations because to determine how much of the ground cost in Toronto or Montreal is applied to the Toronto-Montreal route as opposed to the Maritimes, the Atlantic or the U.S. route, becomes an arbitrary definition. Then we have our contribution after direct flying costs. We have another contribution after ground costs. We have another contribution level after that which we call all-direct operating costs and then we have another figure which gives contribution after fully

[Traduction]

perd environ \$10 par siège sur cette route? Est-il également exact de dire que ce service desservant uniquement ces trois villes est subventionné par les longs parcours fait par la compagnie dans l'Ouest et dans l'Est? Après que vous aurez répondu à cette question, j'aimerais aborder la question de la possibilité pour Air Canada d'exploiter un service ADAC dans ce triangle.

M. Taylor: Monsieur le président, monsieur Collenette, la question de la rentabilité des différents produits d'une compagnie aussi diversifiée que les compagnies de navigation aérienne est variable selon le produit en question. Nous exploitons littéralement des centaines de secteurs de vol et nous gardons des données concernant les coûts et les recettes réalisées pour ces différents vols afin de permettre à la direction de prendre des décisions concernant les augmentations et les diminutions de service.

Les recettes proviennent évidemment du trafic sur les différents secteurs et du nombre de passagers (et nous nous concentrons ici sur les passagers et non sur le transport de marchandises) ainsi que du tarif imposé. A l'heure actuelle au Canada, la formule permettant de calculer le tarif des vols nationaux tient compte du prix de revient des petits et longs parcours. Le tarif pour les longs parcours par mille est inférieur à celui des petits parcours, car il est évident qu'une fois l'avion à 30,000 pieds dans les airs, sur une distance de 2,000 milles, les frais d'exploitation sont les plus bas possible. Le coût d'exploitation d'un vol sur longue distance est inférieur à celui d'un vol sur courte distance, car les frais au sol sont exactement les mêmes au décollage et à l'atterrissage, que le parcours soit de 200, 500 ou 2,000 milles. Ainsi donc, le prix d'un billet d'avion pour un voyage sur long parcours par mille est inférieur au prix par mille pour un petit parcours.

La structure tarifaire est établie pour éliminer toute subvention. Évidemment, la formule n'est pas précise au point de dire que ce n'est pas parfois le cas. Si le trafic est très dense sur un vol de long parcours, il est certain que la Société réalisera de plus grands profits que sur un petit parcours. J'essaie ici de vous donner quelques informations d'ordre général.

J'aimerais essayer de répondre à la question de savoir si nous perdons \$10 par passager pour le service-voyageurs Montréal-Ottawa-Toronto. J'ai entendu citer à la Chambre des chiffres de 30 millions de dollars perdus pour l'exploitation de cette route l'année passée. Nous établissons pour notre propre compte des rapports qui sont déposés également auprès des différents organismes de réglementation au Canada et aux États-Unis. Nous indiquons les recettes, nous notons le prix de revient du vol, le coût d'exploitation de l'aéronef. Le chiffre ainsi obtenu est assez exact. Ensuite, nous ajoutons les frais au sol. Il faut à cet égard procéder à une certaine répartition assez arbitraire, je dois dire, car il est difficile de déterminer quels sont les coûts au sol à Toronto et Montréal qui s'appliquent au parcours Toronto-Montréal plutôt qu'aux parcours des Maritimes, de l'Atlantique ou des États-Unis. Ensuite, il faut tenir compte des frais d'exploitation directs, ce qui comprend les frais généraux, les différents salaires et traitements, etc.

[Text]

allocated; this includes overhead, the cost of my salary and others.

We do this for all of our routes, and we have been doing this for some years. The value of that kind of financial reporting is that it enables us to track the trends of what is happening on the basis of these arbitrary definitions of how we allocate costs. Any two accountants or management people will argue about the definitions as to whether or not we should allocate overhead costs on the basis of flying hours, on the basis of the number of passengers, on the basis of available ton-miles or whatever; it becomes a fairly complex formula.

The other thing that happens on the Montreal-Ottawa-Toronto route is that the O and B traffic that travels on that route is only a portion of the traffic that flows over the route. Many of the flights are Montreal-Toronto-Los Angeles, or Montreal-Toronto-Edmonton. Now for the revenue from the passengers that are going Montreal-Toronto-Edmonton, the Montreal-Toronto portion is allocated to the triangle route on a pro rata basis. Since their fares are on the long-haul basis, the fare for that passenger over the Montreal-Toronto sector is lower per passenger mile than is the fare for the passenger who is just going Montreal-Toronto. So the yield per passenger mile on that sector is lower than it would be if it were just carrying the Montreal-Toronto traffic. But the costs are the costs that are borne for the Montreal-Toronto leg. So the yield on that route is lower than it ought to be and the costs are probably higher than they ought to be because it bears the cost of a lot of empty seats that result from flights that start in Vancouver, get into Toronto late in the evening, must go on to Montreal in order to have the aircraft there for the next morning, and the load factor on that flight may be very low. So that route has a lot of empty capacity on it.

• 0955

I am just giving you that as background to try to give you some figures, and to dispute, Mr. Collenette, if I may, the figure that you quoted of \$10. If you make adjustments for that capacity and if you make adjustments for the yield, then, of course, you find in the year of 1976, when the whole airline lost money and there were no big winners in terms of profit on any of the routes, that the trans-continental route, which initially shows up as being fairly profitable, becomes less profitable, and the Montreal-Ottawa triangle, which showed up as being less than profitable moves up the scale towards profitability. So if you make these individual adjustments, you find that the Montreal-Ottawa-Toronto triangle does contribute to profit. And if we were to abandon that route, we certainly would not be adding \$10 times the number of passengers to the profitability of the airline.

So the answer that I am trying to give you, Mr. Collenette, is that no we do not lose \$10 a passenger on that route, simply because we would not save that \$10 if we ceased operating the route. And that the long-haul passengers, when you make allowances for this question of yield on the long haul versus the short haul, do not, in fact, cross-subsidize short-haul routes except that in the final analysis, depending on the volume of the route, such as the long-haul trans-continental, it, of course,

[Translation]

Nous déterminons ces coûts pour tous les différents parcours, et ce, depuis quelques années. Ces rapports financiers nous permettent de déterminer les tendances en nous basant sur ces définitions arbitraires, sur la façon de répartir les coûts. Les comptables et les directeurs ne sont pas d'accord sur la question de savoir s'il faudrait répartir les frais généraux en se basant sur le nombre d'heures de vol, sur le nombre de passagers, de tonne-milles disponibles, etc. En fait, il s'agit d'une formule assez complexe.

De plus, sur la route Montréal-Ottawa-Toronto, la plupart des voyageurs n'ont pas pour point de départ ou d'arrivée une de ces trois villes; il ne s'agit que d'étapes sur le vol Montréal-Toronto-Los Angeles ou Montréal-Toronto-Edmonton. Ainsi donc, pour les passagers qui effectuent le vol Montréal-Toronto-Edmonton, les recettes concernant la partie Montréal-Toronto de ce vol sont calculées au prorata comme faisant partie de la route du triangle. Puisque les tarifs pour ces passagers sont établis sur le long parcours, la portion du tarif pour l'étape Montréal-Toronto est moins élevée en mille par passager que pour le passager qui prend l'avion simplement de Montréal à Toronto. Ainsi donc, les recettes par mille par passager sur ce secteur sont inférieures par rapport aux recettes que ferait la compagnie si le vol en était un de Montréal à Toronto seulement. De même, les coûts sont probablement plus importants à cause du nombre de sièges vides sur des vols dont le point de départ peut être Vancouver, et qui arrive à Toronto tard dans la soirée. Le facteur de remplissage sur ce vol peut également être très bas.

Je vous explique tout ceci pour pouvoir vous donner des chiffres et mettre en doute, monsieur Collenette, le chiffre de \$10 que vous m'avez cité. Si vous tenez compte de ce facteur de remplissage, et également des recettes, vous remarquerez que, pour l'année 1976, au cours de laquelle toute notre compagnie a fait un déficit, et on n'a vraiment réalisé aucun profit extraordinaire sur aucune route, que la route transcontinentale qui semble nous permettre de réaliser d'assez bons profits n'en réalise en fin de compte pas d'aussi bons que cela, et que le triangle Montréal-Ottawa-Toronto, qui semble être une entreprise moins profitable, le devient par la suite. Ainsi donc, vous voyez que le service de cette route nous permet de réaliser des profits. Si nous abandonnions celle-ci, nous ne nous enrichirions pas de \$10 par passager.

Cela prouve bien que nous ne perdons pas \$10 par passager sur cette route, parce que nous ne gagnerions pas \$10 si nous cessions d'exploiter cette route. Lorsque l'on tient compte des recettes effectuées sur les longs parcours par rapport aux courts parcours, on remarque que les longs parcours ne subventionnent pas les petits parcours. Il y a une exception, et cela dépend du facteur de remplissage, et un bon exemple est celui des voyages transcontinentaux, qui nous permettent de réaliser

[Texte]

is more profitable in absolute terms than the short haul, because where you may be applying the capacity more accurately to the long haul, you have a better load factor, in fact, on those routes than you do on the short haul.

Mr. Collenette: But surely, Mr. Taylor, you are able to make an analysis of trips made solely between Toronto and Montreal and Montreal and Ottawa and Ottawa-Toronto. The answer you gave is very comprehensive, and I can appreciate what you said, but surely an organization of your size must be able to pare down its accounting to such a fine degree as to determine the number of passengers that exclusively make trips between those two or three cities and allocate the cost accordingly.

You mention that the plane is completing a leg from Vancouver, but surely you must be able to isolate the number of trips. I fly every week. I commute from Toronto every week to here, and a number of times since I was elected in 1974 we have been asked to fill out cards for surveys, presumably to determine the number of trips people make and the general trends on the line.

Mr. Taylor: Yes, we do exactly that, Mr. Collenette. We know how many passengers we carry on the flights that we put on in the Montreal-Toronto sector which we refer to, as you probably know, as Rapidair flights which are the flights that, in fact, go O and D, Montreal, Ottawa, Toronto. In fact, 40 per cent of all the passengers that travel on the total system of Air Canada either originate or terminate in these three cities, Montreal, Ottawa, or Toronto. Only about 28 per cent of the traffic flows between those three cities. In other words, some of it that originates in Toronto goes to Vancouver and so on, so only about 28 per cent of that traffic which originates or terminates in these three cities flows over those routes that connect those three cities. So, yes, we do know the economics of those flights.

• 1000

What I was suggesting to you is that if we were to take the total revenue earned on what we call the intercity route and were to adjust it by this through traffic I was referring to, and by the costs of the empty seats, take those out, make that adjustment, which we do, we would come up with a net figure of what that intercity route did for us in 1976.

Mr. Collenette: Could you tell us that net figure for the Toronto-Montreal rapid air service?

Mr. Taylor: Yes. In other words, the airline lost about \$20 million before tax, as you know, and about \$5 million of that \$20 million was on the intercity route.

Mr. Collenette: Toronto-Montreal-Ottawa.

Mr. Taylor: That is right.

Mr. Collenette: Thank you, Mr. Chairman. In view of the length of the answers, which I appreciate, and because they are very complex, perhaps I can deal with my next subject on the second round so other members can have a chance.

[Traduction]

de plus grands profits tout simplement parce que les avions sont remplis à capacité.

M. Collenette: Il me semble que vous devriez être capables de faire une analyse des vols entre Toronto et Montréal, et Ottawa et Ottawa-Toronto. Vous me donnez une réponse assez exhaustive. Je comprends très bien ce que vous dites, mais il me semble que vous devriez pouvoir déterminer de façon beaucoup plus précise le nombre de passagers qui effectuent des vols entre ces deux ou trois villes et en arriver à une répartition des coûts beaucoup plus précise.

Je crois que vous devriez pouvoir isoler les différentes parties de vol. Je prends l'avion chaque semaine pour venir de Toronto à Ottawa et, depuis mon élection en 1974, on me demande très souvent de remplir des formules qui serviront à des enquêtes grâce auxquelles on déterminera le nombre de vols effectués.

M. Taylor: C'est précisément ce que nous faisons, monsieur Collenette. Nous savons combien de passagers prennent l'avion de Montréal à Toronto, les vols de Rapidair entre Montréal, Ottawa et Toronto. En fait, 40 p. 100 des passagers quittent une des trois villes de Montréal, Ottawa ou Toronto, ou s'y rendent. Et seulement 28 p. 100 des passagers survolent ces villes en provenance ou à destination d'une autre ville canadienne. Ainsi donc, nous connaissons exactement la rentabilité de ces vols.

Ce que j'essaie de vous dire, c'est que, si nous prenions les recettes totales de cette route entre les trois villes et si nous tenions compte du trafic direct dont je vous parlais, si nous soustrayions les pertes dues aux sièges non occupés, nous obtiendrions un chiffre net indiquant les recettes réalisées sur cette route pour 1976.

M. Collenette: Pourriez-vous nous donner ce chiffre net pour le service Rapidair entre Toronto et Montréal?

M. Taylor: Oui. Comme vous le savez, la ligne aérienne a perdu environ 20 millions de dollars avant l'imposition, et environ 5 millions, sur ces 20 millions, l'ont été sur cette route intercity.

M. Collenette: Entre Toronto, Montréal et Ottawa.

M. Taylor: Oui.

M. Collenette: Je vous remercie, monsieur le président. Étant donné la longueur de la réponse et la complexité de la question, je pourrait peut-être remettre au deuxième tour ma question suivante, afin de donner la possibilité aux autres députés de poser leurs questions.

[Text]

The Chairman: Thank you, Mr. Collenette. Mr. McKenzie.

Mr. McKenzie: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Taylor, I imagine you are familiar with this group that has just formed, the Canadian Aviation Fellowship.

Mr. Taylor: Yes, I am.

Mr. McKenzie: I have what I guess we might call their charter here. It says:

The CAF is the largest non-unionized group representing Air Canada employees with the exception of ACRA, and the exact figure or names of the membership is confidential information. However, we can say that our membership is approaching 1,000 and is fast growing.

They also comment on bilingualism, and they say:

The CAF recognizes the need for a meaningful and practical application of bilingualism.

And they seem to be quite concerned about Quebec's separation. They say in their charter:

René Levesque has already talked about carving up Air Canada after Quebec achieves independence. This is a very real possibility, one that cannot be ignored especially with the Parti Québécois in power. According to Mr. Levesque's timetable this will happen within 18 months. The big question is: what is Air Canada's contingency plan to deal with Quebec independence?

They have also written to you a number of times, and they have provided me with copies of their letters. They seem to be quite concerned, especially the Anglophones. They state:

Air Canada has been under constant attack to force it to francize its entire Quebec operations—Bill-22, the Spicer report, lawsuits by Les Gens de l'Air, and now the Parti Québécois, infamous Bill-1 legislation. If the extremists have their way, and they are doing pretty well right now, non-francophone employees will lose all chances of promotion; some will be transferred out of Quebec while others will be out of a job, period. French will be the only language of work in headquarters; the eastern region, despite the fact that Air Canada is a Canadian airline which is supposed to serve all Canadians in both official languages.

They go on to say:

On top of this, massive francization programs are going to cost the company a fortune, and airline efficiency and morale are going to be destroyed.

At one of their meetings they passed a resolution, and it states:

[Translation]

Le président: Je vous remercie, monsieur Collenette. Monsieur McKenzie.

M. McKenzie: Merci, monsieur le président. Monsieur Taylor, je suppose que vous êtes au courant de ce nouveau groupe qui vient de se constituer, la Fraternité canadienne de l'aviation.

M. Taylor: Oui.

M. McKenzie: J'ai sous les yeux ce que l'on pourrait décrire comme leur charte, et je vais vous en lire quelques extraits:

La FCA est le plus grand groupe non syndiqué représentant les employés d'Air Canada, à l'exception de l'ACRA, et le nombre exact de ses membres, ainsi que leurs noms, est de nature confidentielle. Cependant, nous pouvons dire que notre groupe représente environ 1,000 membres, et que leur nombre croît sans cesse.

Cette Fédération dit également ce qui suit au sujet du bilinguisme:

La FCA reconnaît le besoin d'une application censée et pratique du bilinguisme.

Et il semble que ce groupe se préoccupe énormément de la séparation du Québec. Je lis ensuite ceci:

M. René Lévesque a déjà parlé de démembrer Air Canada après l'indépendance du Québec. Il s'agit là d'une possibilité très réelle et qui ne peut être ignorée, surtout avec le Parti québécois au pouvoir. D'après les calculs de M. Lévesque, une telle situation se passerait au cours des 18 prochains mois. La question se pose par conséquent de savoir si Air Canada a un plan d'urgence qui lui permettrait de faire face à l'indépendance du Québec.

Cette fédération vous a envoyé plusieurs lettres, dont j'ai ici des copies. Il semble que la FCA, et spécialement les anglophones membres de cette fédération, se préoccupent énormément de cette question. On lit également ce qui suit:

Air Canada a fait l'objet d'attaques incessantes visant à franciser toutes ses opérations au Québec. On se rappellera le Bill 22, le rapport Spicer, les poursuites judiciaires des Gens de l'air et, à l'heure actuelle, le projet de loi n° 1 du Parti québécois. Si les extrémistes obtiennent gain de cause, et leur situation semble assez bonne à l'heure actuelle, les employés non-francophones perdront toute chance de promotion; certains seront mutés hors du Québec, alors que d'autres perdront tout simplement leur travail. Le français deviendra la seule langue de travail à l'administration centrale des régions de l'Est, en dépit du fait qu'Air Canada ait une ligne de navigation aérienne canadienne qui doit desservir tous les Canadiens dans les deux langues officielles.

La déclaration continue comme suit:

De plus, les programmes massifs de francisation coûteront à la compagnie une fortune et l'efficacité et le moral de la compagnie seront détruits.

A une de ses réunions, la Fédération a adopté une résolution qui déclare ce qui suit:

[Texte]

In view of the Quebec government's Bill-1 legislation, Air Canada's entire Quebec operations to be reduced to a line status immediately.

They seem to be quite concerned. I know that there are approximately 400 former Winnipeggers who are involved in this group and apparently at least two of them would be very anxious to be transferred out of Quebec.

This brings me to this new \$15 million hangar that the Prime Minister built for you in Winnipeg. On May 23, 1974, he made a special trip to Winnipeg to announce that he would be giving us a \$15 million hangar. I would like to ask Mr. Taylor: did the Prime Minister consult with you prior to his making this announcement that he would be building us this hangar?

Mr. Taylor: Mr. Chairman, Mr. McKenzie, first of all, he did not consult with me personally, no.

Mr. McKenzie: Did he consult with Senator Davey?

• 1005

Mr. Roy: Mr. Chairman, on a point of order, if I may.

The Chairman: Mr. Roy on a point of order.

Mr. Roy: I think this question is very important but it is too hypothetical. It seems to me that it does not deal directly with the bill. It is very hypothetical. It is very difficult to make any statement on this sort of question. That is my point of view.

Mr. McKenzie: On the same point of order, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. McKenzie on the same point of order.

Mr. McKenzie: Mr. Taylor announced yesterday that he would discuss the bill or any other aspects of the operation, and we are talking about a \$15-million expenditure with regard to the airline. It all fits in.

Mr. Roy: Not the separation of Quebec.

The Chairman: Order, please.

Mr. McKenzie: We only have Air Canada about once every five or six years so we have to discuss these points as well as the bill. My question is certainly in order.

The Chairman: Mr. Forrestall on the same point of order.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, the point I want to make is that we have not had Air Canada officials in front of us for three or four years, and there was a very clear understanding between the principal parties involved that when this bill came on Clause 1 we would have an opportunity to examine Mr. Taylor and his officials and others who came before us with regard to their annual reports going back over each of the last three or four years. Any other matters that have traditionally been referred to us but have not been dealt with would also be perfectly eligible for examination of the witnesses. If we are the pursue Bill C-17, I think we are going to do it only when members of this Committee from all sides of the House have

[Traduction]

L'adoption du projet de loi n° 1 du gouvernement québécois réduira immédiatement toute l'exploitation québécoise d'Air Canada au rang de simple exécutant.

La fédération semble être extrêmement préoccupée par cette question. Je sais que 400 personnes qui résidaient auparavant à Winnipeg font partie de ce groupe, et deux d'entre elles en particulier voudraient se faire muter immédiatement hors du Québec.

Cela m'amène à poser une question au sujet de ce nouveau hangar de 15 millions de dollars dont le premier ministre a autorisé la construction à Winnipeg. Le 23 mai 1974, il s'est rendu spécialement à Winnipeg pour annoncer la construction de ce hangar de 15 millions de dollars. J'aimerais demander à M. Taylor si le premier ministre l'a consulté avant d'annoncer la construction de ce hangar?

M. Taylor: Monsieur le président, monsieur McKenzie, tout d'abord, j'aimerais vous dire que l'on ne m'a pas consulté personnellement.

M. McKenzie: Aurait-il consulté le sénateur Davey?

M. Roy: Monsieur le président, j'invoque le Règlement, avec votre permission.

Le président: Monsieur Roy, un rappel au Règlement.

M. Roy: La question est certainement très importante, mais beaucoup trop hypothétique. En outre, cela n'a rien à voir avec le projet de loi. C'est une hypothèse. Il est très difficile de répondre à ce genre de questions. C'est mon avis.

M. McKenzie: A ce même sujet, monsieur le président.

Le président: Monsieur McKenzie, sur ce même sujet.

M. McKenzie: M. Taylor a déclaré hier qu'il parlerait du projet de loi ou de tout autre aspect de l'entreprise; il s'agit d'une dépense de 15 millions. La question est reliée.

M. Roy: Pas la séparation du Québec.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît.

M. McKenzie: Ce n'est qu'à tous les cinq ou six ans que nous entendons Air Canada; il nous faut donc discuter de ces questions, ainsi que du projet de loi. Ma question est certainement recevable.

Le président: M. Forrestall, pour le même rappel au Règlement.

M. Forrestall: Monsieur le président, je veux faire valoir que nous n'avons pas accueilli les représentants d'Air Canada depuis trois ou quatre ans. Or, il avait été entendu entre les partis principaux que, lorsque le projet de loi serait à l'étude, et qu'on en serait à l'article 1, nous aurions l'occasion de poser des questions à M. Taylor, ainsi qu'à ses collaborateurs, sur les rapports annuels des trois ou quatre dernières années. Toute autre question qui relève traditionnellement de nous, mais que nous n'avons pas pu traiter, pourrait alors parfaitement faire l'objet de questions aux témoins. Si nous voulons donner suite au Bill C-17, je crois que ce ne sera qu'après que tous les membres du présent Comité, de tous les partis, auront eu

[Text]

had an opportunity to discuss with Mr. Taylor and other officials grievances that have been building up for a long time. If we sit here and hurl accusations of partisanship back and forth across the floor, it is not a threat but an absolute promise that we will be here all summer.

The Chairman: Thank you, Mr. Forrestall. I would hope that the question of Quebec separation is removed from any questions with regard to the bill or to the understanding that we would allow questions on the Air Canada annual report once we had the C-17 bill. Questions pertaining to expansion or expenditures are, I believe, in order, but questions pertaining to the separation of the Province of Quebec, which is at the moment very hypothetical, should, I feel, be left out, and Mr. Taylor is not required to answer any questions pertaining to it. However, on expenditure, as Mr. McKenzie said, about a new warehouse or hangar, if the questions are not in order, I will call them out of order.

Mr. McKenzie, please.

An hon. Member: Excellent ruling.

Mr. Forrestall: On the same point of order . . .

The Chairman: Mr. Forrestall, I think we will have to continue. It has been cleared up. Part of it is a valid point of order. However, the other section about expenditures may be answered by Mr. Taylor. He is knowledgeable enough to know whether or not he should answer a particular question in his own discretion, and I will allow the question by Mr. McKenzie with regard to the expenditure for the hangar.

Mr. McKenzie: I will just make one other comment before Mr. Taylor answers about this hangar. The question of morale in the airline was brought up yesterday, and Mr. Taylor assured us that morale is very good. The correspondence that I have from this group of a thousand Air Canada employees certainly does not indicate to me that there is high morale, and they are very concerned about the airline and their jobs.

Would you explain why and how this hangar came to be built? Whatever knowledge you have of it, Mr. Taylor.

The Chairman: Mr. Taylor.

Mr. Taylor: Mr. McKenzie, through the Chair, there were no conversations with me personally because I was not in this position at that time. There were discussions with the corporation. The corporation's position was that it did not need a hangar at that time. Therefore, negotiations were carried out between the corporation and the Ministry of Transport and the Department of Finance. The government undertook to finance the construction of the hangar and would reimburse us for the added cost Air Canada would incur up to 1981, when we had thought we might require additional hangar space. So there were discussions, and an agreement was reached between the airlines and the government with respect to the building of the hangar. Air Canada is being reimbursed for the cost of the hangar, and for the additional costs it will incur because the hangar is there, until 1981 or until such time as Air Canada shows that it needs that hangar space.

[Translation]

l'occasion de discuter avec M. Taylor et ses collaborateurs les griefs qui s'accumulent depuis longtemps. Si tout ce que nous faisons, c'est nous lancer des accusations de partisanerie d'un côté à l'autre, je ne vous menace pas, mais je vous promets que nous serons ici tout l'été.

Le président: Merci, monsieur Forrestall. J'ose espérer qu'il ne sera pas fait mention de la séparation du Québec dans les questions se rapportant au bill ou au rapport annuel d'Air Canada. Les questions qui touchent à l'expansion ou aux dépenses sont, je crois, recevables, mais les questions touchant la séparation de la province de Québec, très hypothétique pour l'instant, ne devraient pas, je crois être soulevées; et M. Taylor n'est pas obligé de répondre à toute question s'y rapportant. Toutefois, sur les dépenses, comme l'a dit M. McKenzie, au sujet d'un nouvel entrepôt ou hangar, si les questions ne sont pas recevables, je vous le dirai.

Monsieur McKenzie, s'il vous plaît.

Une voix: Excellente décision.

M. Forrestall: Toujours à ce même sujet . . .

Le président: Monsieur Forrestall, je crois que nous allons continuer. Le tout a été réglé. C'est avec raison qu'on a en partie invoqué le Règlement. Toutefois, pour ce qui est des dépenses, M. Taylor peut répondre. Il s'y connaît assez bien pour savoir quand il doit répondre à une question et quand il ne le doit pas; pour cette raison, je permettrai à M. McKenzie de poser sa question sur les dépenses engagées pour le hangar.

M. McKenzie: J'aimerais encore ajouter quelque chose avant que M. Taylor ne réponde au sujet du hangar. Il a été question hier du moral du personnel d'Air Canada, et M. Taylor m'a assuré que le moral était excellent. La lettre que j'ai reçue de ce groupe constitué de 1,000 employés d'Air Canada ne me porte certainement pas à croire que le moral est excellent; au contraire, ces employés sont très préoccupés au sujet de la compagnie aérienne et de leurs emplois.

Pouvez-vous m'expliquer pourquoi et comment on a décidé de construire ce hangar? Qu'en savez-vous, monsieur Taylor?

Le président: Monsieur Taylor.

M. Taylor: Monsieur McKenzie, monsieur le président, il faut noter d'abord qu'on ne m'en a pas parlé, puisque je n'occupais pas ce poste à l'époque. Il y a eu des pourparlers avec la société. Notre position était que nous n'avions pas besoin d'un hangar. Par conséquent, les négociations ont eu lieu entre la société, le ministère des Transports et le ministère des Finances. Le gouvernement s'est engagé à financer la construction du hangar et à rembourser à Air Canada les frais supplémentaires occasionnés par l'entretien du hangar jusqu'en 1981, date à laquelle nous croyons que nous aurons peut-être besoin de cet espace supplémentaire. À la suite de ces ententes, une entente a été conclue entre Air Canada et le gouvernement pour la construction du hangar. Air Canada se fait rembourser les frais d'entretien du hangar et les frais supplémentaires découlant de l'existence du hangar jusqu'en 1981, ou jusqu'à ce que Air Canada ait besoin de l'espace.

[Texte]

• 1010

Mr. McKenzie: The Prime Minister also announced that there would be 800 new aerospace jobs created in Winnipeg. Is phase 2 of this operation going to be part of the overhaul and maintenance operation that moved back to Winnipeg? Will this be announced prior to the next election? Is that part of the plan?

Mr. Taylor: I have no idea what may be announced before the next election. The 800 jobs referred to were aerospace jobs, and were not identified as Air Canada jobs. There are a number of other aerospace jobs in Winnipeg that are not within any reference of mine. We made no commitment about the number of Air Canada jobs that would result from the construction of this hangar.

Mr. McKenzie: I see. You are quoted in the *Winnipeg Free Press* as saying that you do not need this hangar, you really do not know to what use you are going to put this hangar. Apparently, Transair was to rent some space from you, but they have merged with PWA now and they will not require any space in your hangar as all their overhaul work will be done in PWA facilities in the West. So if you have no need for this hangar—Are you planning to do any 747 or L-1011 work in this hangar?

Mr. Taylor: No, our plan is that when the hangar is completed, and we understand it will be completed later this fall—sometime between September and November—the hangar floor area will be twice that of the present space we now rent from CAE. We will occupy the hangar and give up the CAE space. We had been negotiating with Transair, for Transair work, and also we were bidding on some work outside the country in conjunction with Transair, with the work to be carried out in the hangar. Those negotiations, I understand, are unlikely to bear fruit at this point.

So we will occupy the hangar to do the work that, by and large, we are now doing in the CAE hangar. The line maintenance work in Winnipeg is being done on the same basis as that of our line maintenance work in Vancouver, Halifax and other stations, that is, when the airplanes are there we do line maintenance work on them. At the moment, we have forty-three DC-8 departures a week in Winnipeg, one hundred and thirty-three D-C9 departures, twenty-one 727 departures and four L-1011 departures.

This hangar will have one advantage over the CAE hangar in that if we had to do work on L-1011's and DC8's we basically had to do them out-of-doors in Winnipeg; now we will be able to house them for any work we do on them. The A and B checks we do on DC-9's and 727's in Winnipeg. We do about five A checks a week on DC-9's and three B checks, and three 727 A checks.

Mr. McKenzie: Excuse me just a minute, are you planning to move any personnel back from Dorval to Winnipeg, any mechanics at all?

Mr. Taylor: Not in substantial numbers; there are always, the twos and threes and fours and fives moving back and forth,

[Traduction]

M. McKenzie: Le premier ministre a également annoncé la création de 800 nouveaux emplois dans l'aéronautique, à Winnipeg. La deuxième phase de ce projet fait-elle partie des services mécaniques et d'entretien qui seront retournés à Winnipeg? En fera-t-on l'annonce avant la prochaine élection? Est-ce là le plan?

M. Taylor: Je ne sais pas du tout si on l'annoncera avant la prochaine élection. Les 800 emplois dont il est question sont des emplois en aéronautique et non pas des emplois chez Air Canada. Il y a nombre d'autres emplois en aéronautique à Winnipeg qui n'ont rien à voir avec nous. Nous ne nous sommes pas du tout engagés quant au nombre d'emplois créés chez Air Canada à la suite de la construction du hangar.

M. McKenzie: Je vois. Dans le *Free Press* de Winnipeg, on vous cite: vous dites ne pas avoir besoin du hangar et ne pas vraiment savoir ce que vous allez en faire. Apparemment, Transair devait louer de l'espace, mais après la fusion avec PWA, ce ne sera plus le cas, puisque l'entretien se fera dans les installations de PWA, dans l'Ouest. Donc, vous n'avez pas besoin du hangar. Avez-vous l'intention de faire la vérification des 747 ou des L-1011 dans ce hangar?

M. Taylor: Non, nous envisageons, lorsque le hangar sera construit, ce qui sera probablement à la fin de l'automne... entre septembre et novembre... puisque l'espace sera deux fois plus grand que celui que nous louons actuellement du CAE, nous envisageons occuper nous-mêmes le hangar et quitter celui du CAE. Nous sommes en négociation avec Transair pour obtenir des contrats et nous tentons également d'obtenir des contrats de l'étranger, en collaboration avec Transair, contrats qui seront exécutés dans le hangar. Si j'ai bien compris, il est peu probable que ces négociations portent fruits pour l'instant.

Nous allons donc nous-mêmes occuper le hangar pour effectuer les tâches que nous faisons actuellement dans le hangar du CAE. L'entretien régulier qui se fait à Winnipeg se fait plus ou moins de la même façon qu'à Vancouver, à Halifax et ailleurs, c'est-à-dire que lorsque les avions sont là, nous faisons l'entretien sur place. À l'heure actuelle, nous avons 43 DC-8 en partance de Winnipeg à toutes les semaines, 133 départs de DC-9, 21 départs de 727 et quatre départs de L-1011.

Le nouvel hangar a un avantage que n'avait pas celui du CAE, puisqu'il nous fallait, dans le cas des L-1011 et des DC-8, faire le travail à l'extérieur, à Winnipeg. Maintenant, nous pourrions les loger à l'intérieur et faire le travail dans le hangar. Nous faisons les vérifications A et B sur les DC-9 et les 727 à Winnipeg. Nous faisons environ 5 vérifications A par semaine sur les DC-9 et trois vérifications B et trois vérifications A sur les 727.

M. McKenzie: Excusez-moi un instant, avez-vous l'intention de déménager du personnel de Dorval à Winnipeg, des mécaniciens?

M. Taylor: Pas en nombre important; il y en a toujours deux, trois, quatre ou cinq qui font la navette, mais, pas pour

[Text]

but no, we have roughly between 85 and 90 people in Winnipeg at the moment in the function of line maintenance work. The number floats around that, depending on the individual schedule; with each schedule change it may move by a few people. When that happens, the people in the company with seniority have an opportunity to bid on the moves.

• 1015

Mr. McKenzie: I see. What are you going to be doing about the Canadian Aviation Fellowship group that is quite concerned about what is happening in Quebec and would like to be transferred out of Quebec? How can you operate with a group like this that has these concerns, and the way Bill-1 is going to affect the unilingual English employees?

Mr. Taylor: Mr. Chairman, if I could just make two or three comments on this subject it may answer that other members have as well.

First of all, on the Canadian Aviation Fellowship, I have personally seen representatives of this group. They wrote to me; I asked them to come and see me. They came and saw me, about five of them. I asked them for a copy of their membership; they would not make it available to me. I understand that not all of their membership is Air Canada. There is also another group of 670 that has written to me. I have responded to them as well and they obviously are not a part of this Canadian Aviation Fellowship.

Mr. McKenzie: This group is concerned?

Mr. Taylor: Yes, this group is also concerned about Bill 1. I have made it quite clear to them that as a federal corporation we have very explicit instructions from the federal government that as a federal corporation the federal laws regarding languages take precedence over provincial laws regarding languages, and where there is conflict between federal laws and provincial laws concerning languages, as affecting federal Crown corporations, the federal law applies.

We are proceeding to treat Quebec in much the same way as we have always treated it, that where we are serving the public in regional operation in Quebec—not the maintenance operation, but the regional operation, the Mirabel Airport, the Dorval Airport and so on—the principal language of work in that group is French. They are all bilingual but the principal language of work, because the majority are bilingual, is French. But our official languages are English and French, and the principal language of work in the Quebec regional organization is French, the same as it is in any country where one language dominates. In the rest of the country, of course, the principal language of work is English. In headquarters we have designated bilingual positions, but the principal language of work is English.

The maintenance function. This is an area, Mr. Chairman and Mr. McKenzie, on which I would want to be very careful in commenting at the moment because, as you know, we are before the courts with regard to the maintenance operation. That case is proceeding at the moment and we expect, or

[Translation]

l'instant, puisque nous avons environ 85 ou 90 préposés à l'entretien à Winnipeg, à l'heure actuelle. Le nombre d'employés varie selon les horaires; à chaque fois qu'il y a des modifications, nous déplaçons quelques employés. Lorsque c'est le cas, ce sont les employés les plus anciens qui ont l'occasion de demander le déménagement.

M. McKenzie: Je vois. Qu'allez-vous faire au sujet de la Fraternité canadienne de l'aviation dont les membres sont très préoccupés au sujet de ce qui se passe au Québec, et qui aimeraient quitter le Québec? Pouvez-vous quand même fonctionner avec un groupe comme celui-ci, qui a de telles préoccupations, et malgré le projet de loi n° 1, qui aura des répercussions sur les employés unilingues anglais?

M. Taylor: Monsieur le président, si vous me permettez de faire deux ou trois remarques à ce sujet, je répondrai peut-être aux questions des autres députés en même temps.

Tout d'abord, au sujet de la Fraternité canadienne de l'aviation, j'ai rencontré des représentants de ce groupe. Ils m'avaient écrit pour me demander de les rencontrer. Ils sont venus me voir au nombre de cinq. Je leur ai demandé la liste de leurs membres; ils n'ont pas voulu me la donner. J'ai cru comprendre que leurs membres ne travaillaient pas tous pour Air Canada. Un autre groupe de 670 personnes m'a également écrit. Je leur ai également répondu, mais il est très évident qu'ils ne font pas partie de la Fraternité canadienne de l'aviation.

M. McKenzie: Ce deuxième groupe est-il aussi inquiet?

M. Taylor: Oui, ce groupe est également préoccupé par le projet de loi n° 1. Je leur ai clairement laissé savoir qu'à titre de société fédérale, nous avons reçu des instructions très claires du gouvernement fédéral voulant que, comme société de la Couronne, nous devons donner préséance aux lois fédérales sur les langues plutôt qu'aux lois provinciales dans les cas où il y a conflit entre la législation fédérale et la législation provinciale.

Nous continuons à agir au Québec un peu comme nous l'avons toujours fait, c'est-à-dire que lorsque nous répondons au public, dans la région du Québec—il ne s'agit pas de l'entretien, mais bien des opérations régionales, de l'aéroport de Mirabel, de celui de Dorval, etc.—la langue de travail du groupe est le français. Ces employés sont tous bilingues, mais la langue principale de travail, puisque la majorité de ces employés sont bilingues, est le français. Mais nos langues officielles sont l'anglais et le français, et la langue principale de travail dans la région du Québec est le français, comme nous faisons dans tout pays où une langue domine. Dans le reste du pays, bien sûr, la langue principale de travail est l'anglais. Au siège social, nous avons désigné des postes bilingues, mais la langue principale de travail est l'anglais.

Maintenant, pour l'entretien, monsieur le président, monsieur McKenzie, je dois être très prudent dans mes remarques à cet égard, puisque, comme vous le savez, une affaire sur l'entretien est devant les tribunaux. L'affaire se poursuit, et nous nous attendons, ou plutôt nous soupçonnons que les

[Texte]

rather suspect, that the evidence will all be completed. We have been very free in providing the court with relevant information on our practices and policies, as well as those on European airlines and other airlines. This includes the source of the technical information we have at our disposal and information at Dorval and on the maintenance function throughout the system. That issue of the language of work and documents is before the courts so I will make no further comment on that.

In terms of the fears of the employees, we have assured the employees that no one is going to lose his job because of the inability to speak any language, and the company will protect their interests in whatever manner it needs to protect them.

Mr. McKenzie: Promotion?

Mr. Taylor: Promotion will be on the basis of skills and needs. In a position that is vacant, if the need is that it be bilingual, that is a requirement. If we had a vacancy as supervisor of the Dorval customer service, and that position is designated as a bilingual position, then of course language would be a requirement in the same manner that other skill requirements are met. So there are certain positions that are designated as bilingual where language needs, of course, will affect promotion in the same way as any other need—whether or not he has to be an engineer or to be something else. So language is a factor in promotion where language is an important content of the job.

The Chairman: Thank you, Mr. McKenzie. I have allowed Mr. McKenzie, as members have noted, an additional five or six minutes because of the intervention but we will stay with our agreement of 10 minutes per questioner. Mr. Howie.

• 1020

Mr. Howie: Thank you very much, Mr. Chairman. Mr. Taylor, I have a Canadian Press news story that was published on June 14 that is headlined "Air Canada attacks Atlantic region loss". So far the attack on the Atlantic region is featured by increased fares, reduced services and drastically reduced flights. This story says:

Air Canada will attempt to stimulate the stagnant Atlantic Provinces market and help end three years of losses by making the region a separate administrative unit with a direct voice in policy decisions, Claude Taylor, president and chief executive of the airline announced Monday. Taylor said a six-per-cent traffic decline in the region in the last year has contributed heavily to Air Canada's overall loss position and he has determined that 1977 will be the year to "tighten the airline up"

[Traduction]

éléments de preuve ont tous été déposés. C'est très librement que nous avons fourni au tribunal tous les renseignements pertinents sur nos pratiques et politiques, ainsi que des données sur les sociétés d'aviation européennes et autres. Nous avons donné par exemple la source des renseignements techniques que nous avons à notre disposition, des renseignements sur Dorval et sur les services d'entretien dans toute la société. Donc, la question de la langue de travail et les documents s'y rapportant sont devant les tribunaux. Et je n'ajouterai rien d'autre à ce sujet.

Pour ce qui est des craintes des employés, nous avons assuré ceux-ci que personne ne perdrait son emploi parce qu'il était incapable de parler une langue, et la société protégera leurs intérêts de la façon appropriée.

M. McKenzie: Et les promotions?

M. Taylor: Les promotions seront accordées selon la compétence et les besoins. Si nous avons un poste qui est bilingue, alors cela devient un des critères. Si nous avons un poste de surveillant à Dorval, au Service à la clientèle, c'est un poste désigné bilingue et, bien sûr, la langue devient un critère, tout comme n'importe quel autre critère. Dans le cas de certains postes désignés bilingues, la langue devient bien sûr un facteur de promotion, tout comme d'autres facteurs, par exemple, s'il s'agit d'un poste d'ingénieur. La langue devient donc un facteur de promotion lorsqu'elle constitue un élément important de l'emploi.

Le président: Merci, monsieur McKenzie. Comme vous l'aurez remarqué, j'ai accordé cinq ou six minutes supplémentaires à M. McKenzie à la suite de notre intervention, mais j'aimerais qu'on s'en tienne à l'avenir à dix minutes par député. Monsieur Howie.

M. Howie: Merci beaucoup, monsieur le président. Monsieur Taylor, j'ai ici un article de la Presse canadienne publié le 14 juin et intitulé: «Air Canada s'attaque aux pertes subies dans la région atlantique.» Jusqu'ici, cette attaque sur la région atlantique prend la forme d'une augmentation des prix, d'une réduction des services et d'une réduction draconienne du nombre de vols. Voilà l'article.

Air Canada tentera de stimuler le marché stagnant des provinces Atlantiques et de mettre fin aux pertes des trois dernières années en formant une unité administrative autonome dans la région, lui donnant ainsi une voix directe dans la prise des décisions, a annoncé lundi M. Claude Taylor, président-directeur général de la société. M. Taylor a déclaré qu'une diminution de 6 p. 100 du trafic dans la région au cours de la dernière année avait largement contribué aux pertes globales d'Air Canada et qu'il avait décidé que 1977 était l'année pour «rétablir la société aérienne».

With removal of 16 aircraft from Air Canada's overall service, Taylor said administrative streamlining is next.

Après la mise à l'écart de 16 avions de la flotte d'Air Canada, M. Taylor a déclaré qu'ensuite on procéderait à des coupures administratives.

[Text]

So far the attack on the Atlantic Provinces has been increased fares, reduced services and drastically reduced flights. Now what are you going to do?

An hon. Member: Drop it.

Mr. Taylor: Mr. Chairman, Mr. Howie, what I said about the Atlantic Provinces applies all across the country and all across the system. We have cut back on uneconomic services in Europe. We have suspended service to four points. We have, as I was mentioning yesterday in response to Mr. Forrestall, tried to attack those areas where we were inefficient. We had inefficient airplanes in the fleet by today's standards in terms of fuel efficiency. We have attempted to try to avoid operating empty seats and having our fares have to compensate for operating empty seats. We have tried to get more lift for each airplane and more utilization out of each airplane.

The market in Canada, all across the country, is down somewhere between 3 and 6 per cent, and until we can get the market growing we are not going to see any great increase in the number of seats being flown around or the number of frequencies being flown around.

We were referring yesterday to the size of airplanes. We have been criticized in years past about our fleet selection. I am just very thankful at this point in time that roughly half of our Canadian fleet capacity is produced by DC-9's because basically they are the smallest airplane in the jet fleet. If we had larger airplanes than that we would be operating even the fewer frequencies on the routes where the density has dropped. So the fact that we have DC-9 aircraft enables us to maintain a frequency which tries to accommodate a minimum service requirement in terms of time of day. The thing that will get more frequency and more capacity on a route is to see the market develop and grow.

My comment relative to the Atlantic region was that we are working with and have joined up with the four tourism deputy ministers and EPA to try to encourage tourism into and out of the Atlantic region, and also with industrial development groups to try to do what we can to support that. Only as we contribute in our small way to help industrial growth recover, can we afford to put in more capacity on the routes that we are talking about.

Mr. Howie: Does Air Canada keep up to date with current government policies and does it follow them?

Mr. Taylor: Yes, Mr. Howie, we attempt to keep up to date, both with federal and provincial government policies and we follow them to the extent that they are compatible, but I do not know what policy you are referring to . . .

Mr. Howie: I will be more specific, Mr. Taylor, if you like.

Are you aware of the government's policy of using transportation as a development tool in Atlantic Canada, and did you discuss the effects of your latest fare increase and flight cut-backs in Atlantic Canada with the Minister of Regional Economic Expansion? Have you had any discussions on the role Air Canada can play in development with the Minister of Regional Economic Expansion?

[Translation]

Jusqu'à présent, votre guerre dans les provinces Atlantiques s'est soldée par une augmentation des prix, une réduction des services et une réduction draconienne du nombre de vols. Qu'est-ce que vous allez faire maintenant?

Une voix: Laisser tomber.

M. Taylor: Monsieur le président, monsieur Howie, ce que j'ai dit au sujet des provinces Atlantiques s'applique à tout le pays, dans tout le réseau. Nous avons coupé les lignes non rentables en Europe. Nous avons arrêté de desservir quatre points. Nous avons, comme je l'ai dit hier en réponse à une question de M. Forrestall, essayé de nous attaquer aux domaines qui étaient inefficaces. Nous avons des avions inefficaces, selon les normes actuelles de consommation de l'essence. Nous avons essayé d'éviter de transporter des sièges vides, afin de ne pas avoir à charger plus cher pour les transporter. Nous avons essayé de mieux utiliser chaque avion.

Le marché au Canada, dans tout le pays, a diminué de 3 à 6 p. 100, et jusqu'à ce qu'il y ait une reprise des activités, nous ne pouvons pas espérer voir augmenter le nombre de sièges, ni le nombre de vols.

Nous avons parlé hier de la taille des avions. Par le passé, on nous a critiqués pour notre choix d'avions. Or, je bénis le ciel qu'environ la moitié de nos avions sont des DC-9, puisque ceux-ci sont les plus petits avions à réacteur. Si nous avions des avions plus gros, nous devrions encore diminuer le nombre de vols sur les parcours où le trafic a diminué. Le fait que nous ayons des DC-9 nous permet justement d'offrir des vols plus fréquents, qui répondent mieux aux exigences minimums d'un bon service. La seule façon d'augmenter le nombre de vols et la capacité des avions sur un parcours, c'est l'augmentation du marché.

Je dis, au sujet de la région de l'Atlantique, que nous travaillons en collaboration avec les quatre sous-ministres du tourisme et l'EPA afin d'essayer d'encourager le tourisme dans cette région; nous travaillons également avec les groupes d'expansion industrielle. Ce n'est qu'en contribuant de notre modeste façon à aider une reprise industrielle que nous pouvons espérer augmenter le nombre de parcours.

M. Howie: Air Canada se tient-elle au courant des politiques gouvernementales actuelles et les adopte-t-elle?

M. Taylor: Oui, monsieur Howie, nous tentons de nous tenir au courant, et des politiques fédérales et des politiques provinciales, et nous les adoptons dans la mesure du possible, mais je ne sais pas de quelles politiques vous voulez parler . . .

M. Howie: Je serai plus précis, monsieur Taylor, si vous le désirez.

Êtes-vous au courant de la politique du gouvernement qui vise à utiliser les transports comme outil de développement dans les provinces Atlantiques? Avez-vous discuté les répercussions de votre dernière augmentation tarifaire et de votre dernière coupure du nombre de vols dans l'Atlantique avec le ministre de l'Expansion économique régionale? Avez-vous eu

[Texte]

Mr. Taylor: Through the Chairman, Mr. Howie, no, I have not had discussions with the Minister of Regional Economic Expansion.

Mr. Howie: Why do you not follow this government policy?

Mr. Taylor: We have made government departments, the CTC and agencies of government, aware of our plans. One of the reasons that we created the new administrative region was to have people who would work with those who are concerned about development in the Atlantic region.

• 1025

Mr. Howie: But you have completely avoided the Department of Regional Economic Expansion, which is the federal government's avant-garde attack agency in this field, and you did not ask them for a single cent to avoid these cutbacks.

Mr. Taylor: We have not, in the history of the air line, to my knowledge, in terms of either rate subsidies or subsidies for development, ever had a very sympathetic hearing from agencies of government, either federal or provincial, to support air transportation.

Mr. Howie: But in all fairness, Mr. Taylor, how can you expect Mr. Lessard, the Minister of DREE, to co-operate with you when you do not even ask him?

Mr. Taylor: Well, the door is open on both sides, and I will be glad to talk to the Minister.

Mr. Howie: Will you take the initiative and talk to him, and will you follow this government's policy of use in transportation as a development tool?

Mr. Taylor: I will be glad to undertake to talk to the Minister of Regional Economic Expansion.

Mr. Howie: Thank you very much.

Do you see the role of Air Canada as providing a service for all Canadians at a nonprofit break-even point, or as a profit-making venture?

Mr. Taylor: Mr. Chairman, no. I do not see our role as providing a service to all Canadians on a nonprofit basis. I see our role, as the largest commercial air carrier in Canada, as contributing to the development of commercial aviation in Canada, of operating commercial air services to meet the needs of the Canadian travelling public on a firm economic base. I personally do not believe Air Canada should be operated at a deficit.

Mr. Howie: I was talking about a break-even point, and I think your reluctance to operate at a break-even point and your insistence on making a profit is very shocking when you ask us to turn you loose from CNR and have your own board of directors. I felt the role of a Crown company was to provide service for all Canadians, to help national unity by moving Canadians around the country at as reasonable a cost as

[Traduction]

des entretiens avec le ministre sur le rôle qu'Air Canada peut jouer dans ce développement?

M. Taylor: Monsieur le président, monsieur Howie, non, je n'ai eu aucun entretien avec le ministre de l'Expansion économique régionale.

M. Howie: Pourquoi n'avez-vous pas suivi cette politique gouvernementale?

M. Taylor: Nous avons mis les ministères gouvernementaux, la CCT et d'autres organismes du gouvernement au courant de nos plans. L'une des raisons pour lesquelles nous avons créé cette nouvelle région administrative, c'était justement pour mettre en place des gens qui pourraient travailler en collaboration avec ceux qui sont intéressés par le développement de la région atlantique.

M. Howie: Mais vous avez ignoré complètement le ministère de l'Expansion économique régionale, l'organisme d'avant-garde du gouvernement fédéral dans ce domaine, et ne lui avez pas demandé un sou pour éviter ces coupures.

M. Taylor: A ma connaissance, depuis les débuts de la société, nous n'avons jamais reçu l'appui d'un organisme du gouvernement, fédéral ou provincial, et l'on ne nous a jamais accordé des subventions pour le maintien des tarifs ou pour l'expansion.

M. Howie: Mais en toute justice, monsieur Taylor, comment M. Lessard, le ministre du MEER, peut-il collaborer avec vous alors que vous ne lui avez même pas demandé son aide?

M. Taylor: La voie est libre des deux côtés, je serai heureux d'en parler au ministre.

M. Howie: Prendrez-vous vous-même l'initiative de lui en parler et respecterez-vous la politique du gouvernement, notamment que les transports doivent servir au développement?

M. Taylor: Je serai heureux de tenter d'en parler au ministre de l'Expansion économique régionale.

M. Howie: Merci beaucoup.

Estimez-vous qu'Air Canada doit être une entreprise rentable ou qu'elle doit tout simplement équilibrer son budget?

M. Taylor: Je ne crois pas que notre rôle soit de fournir un service à tous les Canadiens, sans but lucratif. En tant que représentant du transporteur aérien commercial le plus important du Canada, j'estime que notre rôle est de contribuer à l'expansion de l'aviation commerciale au Canada, de fournir des services aériens pour répondre aux besoins des voyageurs canadiens tout en demeurant rentable. Personnellement, je ne crois pas qu'Air Canada devrait accuser un déficit.

M. Howie: Je parlais d'équilibrer le budget, et votre refus de le faire et votre insistance en faveur de la rentabilité me déplaît beaucoup lorsque vous nous demandez de vous séparer du CN et de former votre propre conseil d'administration. A mon avis, toute société de la Couronne se doit de fournir un service à tous les Canadiens, de contribuer à l'unité nationale en déplaçant des Canadiens dans tout le pays à un coût

[Text]

possible so that we can bring this great country together. Are you now heading for a profit?

Mr. Taylor: Yes, I am, Mr. Howie—through the Chair—it depends on how one defines “break even”. When you consider the amount of capital that the Canadian public have invested in Air Canada, and the amount of investment that is going to be required, I think the corporation’s management and its board of directors have a responsibility to operate at a return so that it can contribute to its own growth.

Mr. Howie: You have taken 16 planes out of service so I gather that your growth is not very stupendous at the moment.

Have you considered lowering your fares, if you are now heading for a profit?

Mr. Taylor: We have introduced incentive fares in Canada in an attempt to utilize excess capacity. Mr. Howie, on a billion-dollar corporation, the kind of profit we are looking for this year could be wiped out in a week’s cessation of operations.

Mr. Howie: The greatest contribution to your loss last year was the pilot strike, was it not?

Mr. Taylor: Yes, it was the shutdown.

Mr. Howie: And now the customers of Air Canada are being penalized for it by paying higher fares.

Mr. Taylor: The fares that are being charged in Canada are fares that are considered to be economic fares by the industry and by the regulatory authorities to whom we must apply for approval of air fares.

Mr. Howie: Do you recall your speech to the Canadian Club in Ottawa in which you decried the competition between air lines as escalating service to customers, and cited the service of food on the early morning flights between Ottawa and Toronto as an example? Are you in favour of reducing competition by consolidating flights? And if this happens, can we look forward to a philistine-like minimum service that operates first for the convenience of employees and the pennywise mad hatters in your planning department, and considers last the customers?

Mr. Taylor: No, I would reverse that order, I think, Mr. Howie, if you would ask me to. We operate our services for the public from the standpoint of service and from the standpoint of provision of capacity on routes and in terms of times of day. I think the entire industry in Canada is concerned about the escalating costs of fuel, labour, landing fees, and airplanes. As I mentioned yesterday, Mr. Howie, the cost of a 747 when we bought them was about \$25 million; today it is \$45 million.

Mr. Howie: How many are you going to buy this year, Mr. Taylor?

Mr. Taylor: We are not taking delivery of any additional aircraft this year.

Mr. Howie: That is my point.

The Chairman: Thank you, Mr. Howie.

[Translation]

raisonnable. Voulez-vous maintenant absolument faire des profits?

M. Taylor: Oui, monsieur Howie... mais cela dépend du sens que l’on donne à l’expression «équilibrer le budget». Si l’on considère le montant que la population canadienne a investi dans Air Canada, et l’importance des investissements futurs, je crois que l’administration et le conseil d’administration se doivent de chercher à faire des profits afin que la société contribue à sa propre croissance.

M. Howie: Seize de vos appareils ne sont plus en activité; je suppose donc que votre société ne connaît pas une croissance extraordinaire pour l’instant.

Avez-vous songé à réduire vos tarifs en vue de devenir rentable?

M. Taylor: Nous avons adopté des tarifs préférentiels au Canada en vue de fonctionner à pleine capacité. Monsieur Howie, notre société vaut un milliard de dollars, et une semaine d’interruption suffirait à absorber complètement les profits que nous prévoyons cette année.

M. Howie: Le déficit que vous avez accusé l’an dernier provient en grande partie de la grève des pilotes, n’est-ce pas?

M. Taylor: Oui, la fermeture.

M. Howie: Et maintenant, les clients d’Air Canada sont pénalisés par une augmentation des tarifs.

M. Taylor: L’industrie et l’organisme de réglementation chargé d’approuver les tarifs aériens estiment que les tarifs que nous demandons au Canada sont entièrement justifiés.

M. Howie: Vous souvenez-vous d’un discours que vous avez prononcé devant le Canadian Club d’Ottawa au cours duquel vous avez imputé l’augmentation des tarifs à la concurrence existant entre les différentes compagnies aériennes et où vous avez cité comme exemple le repas servi tôt le matin sur les vols entre Ottawa et Toronto? Êtes-vous favorable à une réduction de la concurrence en fusionnant les différents vols? Et si cela se produisait, devons-nous nous attendre à ce que vous offriez un service minimal où l’on tiendra compte tout d’abord du bien-être des employés et des grippe-sous de votre service de planification, et en tout dernier lieu de celui des clients?

M. Taylor: Non, c’est plutôt l’inverse, monsieur Howie. Nous tenons compte des besoins de la clientèle du point de vue du service, de la capacité sur les vols et des horaires. Toute l’industrie du Canada s’inquiète de l’escalade des coûts du combustible, de la main-d’œuvre, des appareils et des frais d’atterrissage. Comme je l’ai mentionné hier, lorsque nous avons acheté nos 747, ils coûtaient 25 millions; aujourd’hui, ils coûtent 45 millions.

M. Howie: Combien allez-vous en acheter cette année, monsieur Taylor?

M. Taylor: Nous ne reverrons aucun avion supplémentaire cette année.

M. Howie: C’est tout ce que je voulais dire.

Le président: Merci, monsieur Howie.

[Texte]

Mr. Howie: Could I ask my last question, Mr. Chairman? I see I have two minutes left.

The Chairman: No, I am sorry. By my clock, your time has elapsed, but I will put you on the second round, sir.

Mr. MacKay.

Mr. MacKay: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Taylor, it is a pleasure to see you here, sir. I was just looking over the transcript from yesterday, and I notice that you say you bought your first 747's roughly 10 years ago. Is that a typographical error or did you in fact have 747's in service that long ago?

• 1030

Mr. Taylor: I will stand corrected on that; I will give you the exact date. I said "approximately", I think.

Mr. MacKay: I see. I was just curious because I did not think those large aircraft were in service.

On that point, I was wondering about equipment. You mention that there will be a trend toward a more medium-size type of aircraft. Will that be something along the lines of your existing 737's or 727's, or do you see a need for the massive acquiring of new equipment in the next few years?

Mr. Taylor: Mr. Chairman, I was responding to a question about how I saw the airline developing over the next few years, and my comment was that technologically we perceived there would be no new-technology airplanes; they would be derivations of the present airplanes. That we were really not looking at airplanes larger than the 747; the derivations of the 747 are to smaller versions of wide-bodied airplanes. The derivations of the L 1011, which is the other wide-bodied airplane, and the DC-10's are again to smaller versions of those airplanes. The derivations of the DC 9's are in fact to go to a slightly larger DC 9. They now carry approximately 90 to 100, depending on configuration, but that airplane will be moving up to the 135 to 150 category. The wide-bodied airplanes will be produced in a 200-seat configuration. So the movement will be from the bottom up and from the top down.

Mr. MacKay: I see. All right, that helps me.

On this question of your increasing operating costs and the natural reluctance to have too many short-hop flights, particularly in fairly sparsely populated areas of the country like the Maritimes, what is your opinion, as the chief executive officer of Canada's largest airline, of the operations that you see in Western Canada of Time Air Limited? It seems to me that this type of service, which would provide pretty good service in my experience between areas fairly close together on a fairly frequent basis, would allow Air Canada to concentrate on these longer non-stop flights to increase your operating efficiency. Do you see a role for this type of third-level or second-level air service, and if this was integrated into some of Air Canada's short-hop operations, would it help your company?

[Traduction]

M. Howie: Pourrais-je poser ma dernière question, monsieur le président? Je vois qu'il me reste deux minutes.

Le président: Non, je regrette. Selon mes calculs, votre temps est écoulé; j'inscris donc votre nom pour le deuxième tour.

Monsieur MacKay.

M. MacKay: Merci, monsieur le président.

Monsieur Taylor, je suis heureux de vous voir ici aujourd'hui. J'étais en train de parcourir le compte rendu de la réunion d'hier où vous dites que vous avez acheté votre premier 747 il y a dix ans environ. S'agit-il d'une erreur typographique ou le 747 était-il déjà en service à ce moment-là?

M. Taylor: J'accepte votre correction, je puis vous donner la date exacte. J'ai dit «environ dix ans».

M. MacKay: Je vois. J'étais curieux de savoir, parce que j'ignorais que ces grands avions étaient déjà en service à ce moment-là.

J'ai aussi des questions à poser au sujet de l'équipement. Vous dites que votre société s'orientera vers les appareils de moyenne dimension. S'agit-il d'appareils comme les 737 ou les 727 existants, ou vous faudra-t-il acquérir un nombre considérable de nouveaux appareils dans les prochaines années?

M. Taylor: Monsieur le président, je répondais à une question au sujet de l'évolution de la compagnie dans les prochaines années. J'ai dit que la technologie moderne ne produirait aucun nouvel appareil, mais plutôt de nouvelles versions des appareils existant déjà. Nous n'envisageons pas d'acquérir des appareils plus gros que le 747, ce dernier ayant été modifié pour donner des versions de plus petite dimension. Les modifications apportées au L-1011, l'autre gros appareil, et au DC-10, ont aussi donné des versions plus petites. Le DC-9 a été modifié et ses dimensions ont été augmentées. Cet appareil transporte maintenant de 90 à 100 passagers, mais le nouvel appareil pourra en transporter de 135 à 150. Les plus gros appareils compteront 200 sièges. Les dimensions des nouveaux appareils seront donc réduites plutôt qu'augmentées.

M. MacKay: Je vois. Je comprends mieux maintenant.

Vous avez parlé de l'augmentation de vos coûts de fonctionnement, et vous avez dit être porté naturellement à réduire le nombre des vols sur courte distance, surtout dans les régions peu peuplées comme les Maritimes. Que pensez-vous alors, en tant que directeur de la compagnie aérienne la plus importante du Canada, du service offert par Time Air Limited dans l'Ouest du Canada? Il me semble qu'une société de ce genre, qui fournit un bon service, assez fréquent, entre des endroits rapprochés, permettrait à Air Canada de concentrer ses efforts sur les longs vols sans escale, et augmenter ainsi son efficacité. Voyez-vous un avantage à intégrer ce genre de service aérien de seconde ou troisième classe au service du même genre offert par Air Canada?

[Text]

Mr. Taylor: If I could just go back for a moment to the 747, I will correct myself. The contract was signed 10 years ago for the first 747, and delivery was taken in late 1970 or early 1971. So we are talking about seven years in operation.

On the operation of Time Air Limited, we in fact would encourage that level of air service over routes and distances of the nature of the routes Time Air Limited is operating on. We would encourage that sort of service. I can think of three examples of that where we are co-operating with the carriers. There is Timair on the Lethbridge-Calgary route. They operate on that route. There are the Norontair services in Northern Ontario, and we co-operate with that operation. There is the Great Lakes operation on London-Toronto. They are now, I think, up to 10 or 11 flights a day on that route, with smaller aircraft than we were operating. Granted, they are propeller-driven aircraft but they are providing a much improved service to what we could provide on, say, three flights a day. They are providing perhaps 8 or 10 flights a day. So yes, Mr. MacKay, I would support that level of air service.

Mr. MacKay: That is very interesting.

I would like to ask you another question along the same line. What is your reading or feeling on the recent developments of Pacific Western Airlines' attempt to take over Transair—I am not sure at what stage this is now; whether it is a *fait accompli* or not—and the rationalization of some of the larger regional carriers? As chief executive officer of Air Canada, what is your feeling on this type of initiative in the Canadian aviation industry? Do you see this as helpful? Can you get the same kind of better operating efficiency and co-operation by some sort of a rationalization of some of the larger regional carriers with your own company in terms of route structures and changes to make the general aviation scheduling more efficient?

• 1035

Mr. Taylor: Our position on the Transair—PWA merger, I would present something like this, Mr. MacKay: we would support the idea that there are probably too many regional carriers in Canada, and the consolidation of regional carriers within a region is a move in the right direction. When I say that, I mean that they would then operate within that region.

Our position on the Transair-PWA one has been made public, which is that we would not intervene on the merger, on the assumption that the carrier will operate within the four Western provinces as their region, that they will link up the two networks within that region, and that they will not become a third transcontinental carrier—which, I think, would take them out of their role. So there would be one regional carrier, rather than two, operating within the region of Western Canada.

Mr. MacKay: Okay, I do not want to put you on the spot. I have your feeling on two of these initiatives that have taken place since we last saw you before a committee.

[Translation]

M. Taylor: Permettez-moi d'apporter une correction au sujet du 747. Nous avons signé le contrat d'acquisition du premier 747 il y a dix ans, et ce dernier a été livré à la fin de 1970, ou au début de 1971. Il est donc en service depuis sept ans.

Nous encouragerions ce genre de service aérien pour des vols comme ceux offerts par Time Air Limited. Nous favoriserions ce genre de service. Je puis penser à trois transporteurs avec lesquels nous collaborons de cette façon. Par exemple, Time Air assure le service entre Lethbridge et Calgary. Nous collaborons aussi avec Norontair, qui offre des services dans le Nord de l'Ontario. Il y a aussi les services de Great Lakes, de London à Toronto. A l'heure actuelle, des appareils plus petits que ceux dont nous nous servions relient ces deux endroits au rythme de 10 ou 11 vols par jour. Il s'agit d'appareils à hélices, mais ils fournissent quand même un bien meilleur service que celui que nous pouvions offrir avec seulement trois vols par jour. Ils offrent huit ou dix vols par jour. Je suis donc favorable à ce genre de service aérien, monsieur MacKay.

M. MacKay: C'est très intéressant.

J'aimerais vous poser une autre question dans le même ordre d'idée. Que pensez-vous de la récente tentative de Pacific Western Airlines' en vue d'acquérir Transair... je ne sais pas si c'est maintenant un fait accompli... et du fusionnement de certains des transporteurs régionaux les plus importants? A votre avis, quelle serait l'utilité d'une initiative de ce genre dans l'industrie aéronautique du Canada? La rationalisation des activités de certains transporteurs régionaux plus importants et de votre propre société pourrait-elle donner lieu à une plus grande efficacité et à une meilleure collaboration en vue d'améliorer le service aérien en général?

M. Taylor: Voici à peu près ce que nous pensons de la fusion de Transair-PWA: nous convenons qu'il existe probablement trop de transporteurs régionaux au Canada, et qu'il serait bon de fusionner les différentes sociétés offrant un service dans une région donnée. Je veux dire par là que leurs activités se limiteraient à cette région.

Notre position au sujet de la fusion Transair-PWA a été rendue publique, à savoir que nous n'interviendrons pas, pourvu que le transporteur se limite à sa région, les 4 provinces de l'Ouest, qu'il relie les deux réseaux à partir de cette région et qu'il ne devienne pas un troisième transporteur transcontinental, ce qui n'est pas leur rôle. Donc, un seul transporteur régional, plutôt que deux, desservirait la région de l'Ouest du Canada.

M. MacKay: Très bien, je ne veux pas vous mettre sur la sellette. Je connais maintenant votre opinion sur deux événements qui ont eu lieu depuis que vous avez comparu devant le Comité la dernière fois.

[Texte]

Incidentally, I gather that Air Canada would like, if at all possible, to come before this Committee every year if that could be arranged. The fact that you have not been here for so long certainly was not at your initiative.

Mr. Howie: You can hardly wait, is not that right, Mr. Taylor?

Mr. Taylor: You are a very friendly group, Mr. MacKay, and I would welcome an appearance before the Committee once a year.

Mr. MacKay: That is good to know.

What about Canadian Pacific, in terms of allowing them to have a second truly transcontinental system to act as a competitor, if you will, to Air Canada right across the country? Do you see this as either a healthy thing or an undesirable thing from the point of view of having Canadian Pacific have at least one flight into Halifax, or possibly into some airport in Newfoundland, so that we have both of you going across the country?

Mr. Taylor: My position on competition within Canada is that it is a good thing. I think the public benefits from it. I think both airlines, if there are two, benefit from it. I would not want—and I have said this publicly—to see us return to a monopoly situation in Canada.

I will be somewhat less specific on your second question, Mr. MacKay as you will probably appreciate. We have to bear in mind the traffic density on the routes we operate in Canada. Many comparisons are made between Air Canada and U.S. carriers, and one of the major leverages U.S. carriers have is that they operate in much larger traffic density routes. For example, in the Atlantic region, at the moment, as the traffic has not grown for the last couple of years, we have now cut back to the point where we have two flights a day out of Moncton to Montreal, we are down to where there are two flights out of Fredericton—EPA has one. When you are operating in markets of that size, it becomes very difficult to accommodate competition without having the service deteriorate. In those cases, competition can sometimes cause service to deteriorate rather than improve, for the simple reason that the carrier that is in with one flight a day is locked in, probably, to his routing of his airplane in his schedule; he has to operate at that time of the day. Then the other carriers have to alter and find the other slots necessary. If you are in high-density markets this is not the same problem.

On the question of CP Air into Halifax, as you say, and into Newfoundland, I think it is a straight question of traffic density. In that case, it is also related to the role of the regional carrier: to what extent is it perceived to be the role of the regional carrier to operate on the longer haul nonstop flights as well? So there are three factors involved in the Atlantic region, which is, as I mentioned before, one of the most complex regions in the country in which to schedule airplanes.

Mr. MacKay: Naturally, the Maritimes would be. I am probably talking out of turn here, but I often thought it would make sense for Canadian Pacific to acquire EPA, rationalize

[Traduction]

Soit dit en passant, je suppose qu'Air Canada aimerait si possible comparaître chaque année devant le Comité. Le fait que vous n'avez pas comparu depuis si longtemps ne peut certainement pas vous être imputé.

M. Howie: Il vous tarde de venir, n'est-ce pas, monsieur Taylor?

M. Taylor: Vous êtes très amicaux, monsieur MacKay, et nous serions heureux de comparaître chaque année devant le Comité.

M. MacKay: C'est bon à savoir.

Que pensez-vous de la possibilité de permettre au Canadien Pacifique de créer un deuxième réseau vraiment transcontinental et de devenir en quelque sorte votre concurrent à l'échelle nationale? A votre avis, est-il souhaitable ou non de permettre au Canadien Pacifique d'établir une liaison avec Halifax, ou avec un autre aéroport à Terre-Neuve, de sorte que les deux sociétés parcourraient le pays en entier?

M. Taylor: Je crois que la concurrence est une bonne chose dans l'intérêt du Canada, car la population en bénéficie. Je crois que les deux compagnies aériennes en tireraient aussi certains avantages. Je ne voudrais pas... je l'ai déjà dit publiquement... que nous revenions à une situation de monopole au Canada.

Je donnerai une réponse moins précise à votre deuxième question, monsieur MacKay, comme vous le comprendrez fort bien. Il faut tenir compte de l'intensité du trafic sur les routes aériennes du Canada. On compare souvent Air Canada aux transporteurs américains, mais ceux-ci sont grandement avantagés du fait qu'ils empruntent des routes où le trafic est beaucoup plus intense. Par exemple, dans la région de l'Atlantique, le trafic n'a pas augmenté au cours des deux dernières années. C'est pourquoi nous n'avons plus que deux vols quotidiens de Moncton à Montréal, deux vols seulement de Fredericton... l'EPA en a un. Lorsque les marchés sont aussi restreints, il est très difficile de permettre la concurrence tout en évitant une détérioration des services. Dans ces cas, la concurrence peut entraîner une détérioration plutôt qu'une amélioration des services, pour la simple raison que le transporteur qui n'offre qu'un vol par jour est obligé de s'en tenir toujours au même horaire. Les autres compagnies doivent alors modifier leur horaire et s'en tenir aux autres moments libres. Ce problème n'existe pas là où le trafic est très dense.

L'établissement d'un vol de CP Air à Halifax et à Terre-Neuve dépend directement de l'intensité du trafic. Cela se rapporte aussi au rôle du transporteur régional: dans quelle mesure le transporteur régional se doit-il d'offrir aussi des vols sans escale sur de longues distances? Il faut tenir compte de trois facteurs pour ce qui est de la région de l'Atlantique qui, comme je l'ai dit plus tôt, est l'une des régions du pays où il est le plus difficile d'établir un horaire.

M. MacKay: C'est tout naturel. Mon temps est probablement déjà terminé, mais j'ai souvent pensé que la société CP

[Text]

that, and then they would have their second route right across the country.

Before my time runs out—I guess it is about gone—I would like to ask you for just a general comment on the Estey Commission of Inquiry. I had the impression personally, that it was a pretty fair, comprehensive, and useful inquiry, which formed the basis for this present bill. Do you have any comment on it? Was the company satisfied with the conclusions to which it came?

• 1040

Mr. Taylor: The Estey Report has enabled us to write a new set of by-laws for the corporation. I think it has provided some of the impetus for the new bill and we have taken the report; we have taken each recommendation in the report, and we have approached it on a very positive basis, and we have determined the action that is required by each recommendation. So from that standpoint the report has been helpful in terms of the redirection as a result of those recommendations.

Mr. MacKay: Thank you, sir. Do I have any more time?

The Chairman: Thank you, Mr. MacKay. Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Thank you, Mr. Chairman. I wonder, Mr. Taylor, if we could go back to this question of what I call debt relief to see if we can explore with you a little bit further, in a very general way, the impact it is going to have on rate structuring. While there is a measure of co-operation, I think it is fair to say that that co-operation between the national carrier, represented by yourself, and the regional carriers is, in terms of any negotiations, fairly stiff. My knowledge of Mr. Miller is that he is a pretty hard egg to deal with. He is concerned about the fortunes of Eastern Provincial. As a Maritimer, I am pretty damn glad he is there. I think he has done a first class job in spite of some of the obstacles that Air Canada has put in front of him, like 10-minute or 15-minute scheduling immediately ahead of them.

I am wondering about the impact of this debt relief. You mentioned yesterday that you felt this would work out to about a 60-40 debt-equity ratio which means that now you are in a position of paying interest, theoretically, on 97 per cent of your debt; theoretically you now go down very, very drastically in terms of interest payments. Roughly calculated \$600 million at even 9 per cent over a 10-year period is a staggering amount approaching \$2 billion. What impact is this relief from having to pay interest on this debt going to have on your competitive position with your competitors, CP and the regional carriers? When you go in front of the board seeking adjustments in your rate structures, will you not have a very, very distinct advantage? Your competitors must carry the interest burden of their loans. You are absolutely familiar with their debt-equity ratios; what will be the impact of this?

Mr. Taylor: Through the Chair, Mr. Forrestall, the procedure, if you will, for establishing fair levels in Canada by the regulatory authorities have not evolved to the advanced form they have in other countries. In most other countries the formula to ensure that the public is not being asked to pay

[Translation]

pourrait acquérir la société EPA, effectuer une réorganisation, et ainsi acquérir un second réseau à l'échelle nationale.

Je ne dispose probablement plus de temps, mais j'aimerais vous demander votre opinion sur la Commission d'enquête Estey. Personnellement, je crois qu'il s'agissait d'une enquête assez approfondie et utile, qui a fourni les fondements du bill actuel. Avez-vous des observations à faire? La société était-elle d'accord avec les conclusions de cette enquête?

M. Taylor: Le rapport Estey a permis à la société de rédiger de nouveaux règlements. Il a aussi fourni des éléments essentiels à la rédaction du nouveau bill. Nous avons étudié attentivement chaque recommandation du rapport pour déterminer les mesures à prendre. Le rapport a donc été utile, car ses recommandations ont suscité une nouvelle orientation pour la société.

M. MacKay: Merci, monsieur. Ai-je encore du temps?

Le président: Merci, monsieur MacKay. Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Merci, monsieur le président. Nous pourrions peut-être revenir à ce que j'appelle l'allègement de la dette, afin de discuter plus en détail de ces répercussions sur la structure des tarifs. Bien qu'il existe une certaine collaboration entre le transporteur national, que vous représentez, et les transporteurs régionaux, on ne peut dire que l'une ou l'autre partie fasse preuve de souplesse. A ma connaissance, M. Miller est loin d'être facile à manœuvrer. Il se préoccupe du sort d'Eastern Provincial. En tant qu'habitant des Maritimes, je suis ravi qu'il y soit. Je crois qu'il a accompli un travail admirable en dépit des obstacles dressés par Air Canada, comme le départ de ses vols 10 ou 15 minutes avant les leurs.

Je me demande quelles seront les répercussions du réaménagement de la dette. Vous avez dit hier qu'on arriverait ainsi à un rapport de 60-40 entre la dette et l'actif, ce qui veut dire que vous êtes maintenant en mesure de payer de l'intérêt sur 97 p. 100 de votre dette. En théorie, les versements d'intérêts connaîtront maintenant une baisse considérable. Un taux d'intérêt de 9 p. 100 pendant 10 ans sur 600 millions de dollars représente un montant énorme, presque 2 milliards de dollars. Quel sera l'effet de ce réaménagement sur votre aptitude à faire concurrence à CP et aux transporteurs régionaux? Lorsque vous vous présenterez devant la Commission pour demander un rajustement de vos tarifs, ne serez-vous pas nettement avantagés? Vos concurrents doivent payer les intérêts de leurs prêts. Vous connaissez très bien cette question, quel sera l'effet du réaménagement de la dette?

M. Taylor: Le processus de fixation des tarifs par les autorités de réglementation n'est pas aussi avancé au Canada que dans d'autres pays. Dans la plupart des autres pays, afin de s'assurer qu'on ne demande pas à la population des tarifs excessifs, on se fonde surtout sur les revenus que la société tire

[Texte]

higher fares than they should pay under a regulated system is based principally on return on investment in the corporation. Now in this industry the return on investment is calculated as both debt and equity—I am talking about a standard formula—so the formula that is used considers both debt and equity as investment. There is also the question of capitalized leases; some companies lease more than they buy. So the formula tends to try to level and make equitable whether an airline is debt financed or equity financed in terms of its rate making machinery. So on the part of your question which asks: what effect will the recapitalization have on the ability to support or not support fare levels before the regulatory authorities relative to our other Canadian carriers, I am suggesting to you, Mr. Forrestall, that both debt and equity are considered investment here, and if you look at the return on investments . . .

• 1045

Mr. Forrestall: On the one you are paying interest and on the other you pay a dividend.

Mr. Taylor: That is right, that is right; and that is part of the reason why they consider both of them.

Mr. Forrestall: But my point being there is no requirement in C-17 for you to pay a dividend and as long as you are marginally in and out of profit-loss you are not paying a dividend, whereas your competitors have to pay. I suppose the ratio at CP Air is virtually 100:0 and they are paying interest on all of it and you will not have to. This is my point; this will naturally give you an advantage.

Mr. Taylor: On that point, and I do not want to discuss CP financing . . .

Mr. Forrestall: No, I know you do not.

Mr. Taylor: . . . because their financing is done internally within their corporation.

Mr. Forrestall: I know it is.

Mr. Taylor: So I do not want to get into that.

On the question of dividends, even on the capital that we have, we have paid a dividend every year to the Canadian Government.

Mr. Forrestall: What does this amount to?

Mr. Taylor: It amounts to about \$2 million: \$200,000 on \$5 million, I am sorry, 4 per cent. We paid a 4 per cent dividend on the capital that is there.

Mr. Forrestall: That was tax deductible as well.

Mr. Taylor: No, it is not tax deductible because the dividend comes off after you have done your income before tax.

Mr. Forrestall: I see, right, okay.

Mr. Taylor: And then the tax. Under the recapitalization, the bill does not specifically provide for dividends but I anticipate that the Board as representatives of the shareholders will adopt a dividend policy relative to the equity capital as any normal corporation would do, the board will adopt a dividend policy relative to the equity investment. The fact that

[Traduction]

de son investissement. Dans notre industrie, pour calculer le produit des investissements, on considère . . . je parle de la formule standard . . . que la dette et les capitaux engagés représentent l'investissement. Il faut aussi tenir compte des locations à bail; certaines sociétés louent plus d'équipements à bail qu'elles n'en achètent. Grâce à cette formule, on tente donc de déterminer si le financement de la compagnie aérienne provient de la dette ou des capitaux engagés, pour établir la structure tarifaire. Donc, pour répondre à la question que vous avez posée, à savoir si le réaménagement de la dette nous avantagera par rapport aux autres transporteurs canadiens lorsque nous présenterons nos tarifs aux autorités de réglementation, je dois vous dire que la dette et les capitaux engagés font tous deux partie de l'investissement et que si vous étudiez le produit des investissements . . .

M. Forrestall: D'un côté, vous payez des intérêts et, de l'autre côté, vous versez des dividendes.

M. Taylor: C'est exact, c'est exact; c'est l'une des raisons pour lesquelles nous tenons compte des deux.

M. Forrestall: Ce que je veux dire, c'est que, en vertu Bill C-17, on ne vous demande pas de verser de dividendes alors que ce doit être le cas en ce qui concerne vos concurrents. Supposons qu'à CP Air, le rapport est de 100 contre 1, cette société devra payer des intérêts sur l'ensemble et ce ne sera pas le cas pour vous. C'est là ce que je voulais dire; vous vous trouverez bien sûr en position favorable.

M. Taylor: Je ne voudrais pas aborder les problèmes financiers du CP . . .

M. Forrestall: Non, je le sais.

M. Taylor: . . . parce qu'ils sont traités au sein même de la société.

M. Forrestall: Je le sais.

M. Taylor: C'est la raison pour laquelle je ne veux pas les aborder.

D'autre part, chaque année, nous versions des dividendes au gouvernement canadien sur notre capital.

M. Forrestall: Quel en est le montant?

M. Taylor: Environ 2 millions de dollars; \$200,000 sur 5 millions de dollars, excusez-moi, 4 p. 100. Les dividendes que nous versions représentaient 4 p. 100 du capital.

M. Forrestall: Déductible du revenu imposable également.

M. Taylor: Non, car les dividendes sont versés après que la déclaration d'impôt ait été établie.

M. Forrestall: Je vois, très bien.

M. Taylor: Le bill ne prévoit aucune mesure précise pour ce qui est des dividendes mais je pense que le Conseil, en tant que représentant des actionnaires, adoptera une politique à propos du capital souscrit, comme on le ferait dans n'importe quelle société. Le Conseil adoptera une politique des dividendes à propos du capital social. Le bill ne traite pas de ces points mais

[Text]

it is not covered in the bill does not imply that the shareholder will not collect a dividend under whatever dividend policy the Board sets up, as any other corporation would do.

Mr. Forrestall: May I ask quickly about Air Canada's attitude on joint audit? The inclusion, as well as the outside auditor, of the Auditor General of Canada, a joint audit which would be one way of ensuring that your financial affairs at least are exposed to Parliament on a regular basis. Do you have any serious objections to the principle of joint audit?

Mr. Taylor: Mr. Forrestall, as I understand it, and this is subject to correction, the present powers of the Auditor General gives him, whether joint audit is the proper fashion, certain privileges with respect to Crown corporations.

In my view, even though we are a Crown corporation we are a commercial Crown corporation competing in the commercial world, I come down very solidly on the side of the appointment of the auditors by the shareholder on the recommendation of the directors as being outside auditors, public auditors if you will, because we have an opportunity to use these people in many different fields of systems work, of internal control work and various other opportunities. My personal preference, Mr. Forrestall, is for private auditors, if you describe them as such. I think the new bill does require the auditors under Clause 17 to make various reports to the Minister and to Parliament on the operation of the airline. This Committee has the opportunity to call the auditors.

Mr. Forrestall: Yes, but there, for example, we lose any access to opportunity to question you on your offshore activities on purchases that you may make or consolidations of investment you have already made. For example, apart from the direct operations of the carrier itself, we note that these reports are to the Board Chairman as opposed to yourself as executive officer. A separate report, as I understand the bill, is to be made to a relative government body or ministry depriving the Standing Committee and, through that, Parliament, of an opportunity to discuss with you on a regular basis, in other words annually, the impact of your offshore operations. There is the principle of a joint audit being brought into place, but I will not get into that right now; we will sometime before we are finished with the bill. But there is some conflict as to whether or not the Auditor General does in fact have the right to do it. My point was that at least, with the principle of joint auditorship, the Committee would have an opportunity on an annual basis, if not this Committee, the Public Accounts Committee, to examine and review your operations in total, something that we do not at this point in time have.

• 1050

Mr. Taylor: Well, through the Chair, Mr. Forrestall, I suppose it becomes a question of perspective. As I indicated to Mr. MacKay, I am prepared to appear before you on an annual basis and to try to be as open as I can with you on examination of information that you may feel you need.

Mr. Forrestall: We appreciate that.

[Translation]

cela ne veut pas dire que les actionnaires ne recevront pas de dividendes.

M. Forrestall: Permettez-moi de poser une question à propos de l'attitude d'Air Canada en ce qui concerne les vérifications conjointes. Si les vérifications sont faites d'une part par un vérificateur de l'extérieur et, d'autre part, par le Vérificateur général du Canada, on pourra être certain que vos activités financières seront régulièrement soumises à l'examen du Parlement. Avez-vous des objections à propos du principe des vérifications conjointes?

M. Taylor: Monsieur Forrestall, si j'ai bien compris, et, au besoin, on me corrigera, le Vérificateur général s'est vu conférer certains privilèges en ce qui concerne les sociétés de la Couronne.

À mon avis, nous sommes certes une société de la Couronne, mais nous sommes également une société commerciale et nous devons faire face à nos concurrents. Je suis fermement convaincu que les vérificateurs devraient être nommés par les actionnaires, sur recommandation du conseil d'administration. Je préférerais qu'il s'agisse de vérificateurs du secteur privé, parce que nous avons l'occasion de faire appel à eux dans bien des domaines, en ce qui concerne les systèmes, le contrôle interne et ainsi de suite. En vertu de l'article 17 du présent bill, les vérificateurs doivent faire rapport au ministre et au Parlement. Votre Comité a la possibilité de demander aux vérificateurs de témoigner.

M. Forrestall: Oui, mais nous n'avons pas la possibilité de vous poser des questions sur vos activités à l'étranger, sur vos achats, sur vos investissements. Par exemple, indépendamment des activités du transporteur lui-même, nous constatons que ces rapports sont adressés au président du conseil d'administration et non pas à vous en tant que directeur exécutif. Si j'ai bien compris le bill, un rapport séparé sera remis à un organisme du gouvernement, ce qui ôte au Comité permanent et, de ce fait, au Parlement, la possibilité d'étudier avec vous régulièrement, autrement dit chaque année, l'incidence de vos activités à l'étranger. On prévoit des rapports conjoints, mais je n'aborderai pas ce point pour l'instant; nous y reviendrons avant d'avoir terminé l'étude du bill. Cependant, on ne sait pas exactement si c'est le Vérificateur général qui sera chargé de faire ce rapport. Avec le principe des vérifications conjointes, notre Comité, ou le Comité des comptes publics, aurait eu l'occasion d'examiner chaque année vos activités, chose que nous n'avons pas encore faite jusqu'à présent.

M. Taylor: Monsieur Forrestall, c'est une question de point de vue. Comme j'ai déclaré à M. MacKay, je suis prêt à comparaître devant vous chaque année afin de vous donner tous les renseignements que vous pourrez désirer.

M. Forrestall: Nous vous en remercions.

[Texte]

Mr. Taylor: I think my position is principally based on the fact that we are a commercial corporation competing in the commercial world, we are not a government agency, and therefore we have a board of directors, an audit committee of the board and outside auditors who are required to report to both the board of directors as well as to the shareholders. And, from my point of view, I see that as being adequate.

Mr. Forrestall: You do not want the Auditor General?

Mr. Taylor: I would opt for the private auditor, Mr. Forrestall.

The Chairman: Thank you, Mr. Forrestall.

Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I wanted to get back to the exchange that took place between Mr. Taylor and Mr. Stewart yesterday in which Mr. Stewart expressed a great deal of concern over the excessive utilization of the powers of the Governor in Council as it applies to the act and as it applies to the whole operations of Air Canada. I am not sure whether Mr. Taylor answered that question in full. If he did, I may have missed it, and I wonder if we could get back to that.

Do you, Mr. Taylor, see a serious problem in this connection? If so, could you indicate in what particular areas? And do you sense that the over-application of the powers of the Governor in Council in fact could impair the smooth and efficient operation of the airline and leave it open to an undue amount of latitude for political interference?

Mr. Taylor: Through the Chair, Mr. Mazankowski, I have somewhat less concerns now that I have seen the amendments to the bill than I did when I saw the bill. And let me just try to take you through that, in response to your question.

For example, under directions that might be given to us, I note that those directions are now qualified to be of a general nature. The original drafting of the bill caused me some concern in that area. But I notice that the amendment to the bill has qualified that.

From the standpoint of a corporate officer, I would prefer to see my accountability to the board of directors of a corporation, whether it is a Crown corporation or a private corporation, and I have worked in both. And I would prefer to see the shareholder exercise his supervision over me as the chief executive officer through the board of directors. So that becomes a personal view.

Mr. Mazankowski: Could you carry that one step further in terms of the ultimate shareholders, which happen to be the public of Canada.

Mr. Taylor: Well, the public of Canada is represented as shareholders of the corporation by this Committee and the government of the day, as the shareholder, appoints the directors and if the board of directors presumably are not holding me sufficiently accountable, as the chief executive officer, as in any corporation, I can be removed as fast as any other chief executive officer can be removed.

[Traduction]

M. Taylor: Je tiens compte du fait que nous sommes une société commerciale, qui doit faire face à ses concurrents. Nous ne sommes pas un organisme du gouvernement et, par conséquent, nous avons un Conseil d'administration, un comité de vérification et des vérificateurs de l'extérieur qui doivent faire rapport tant au conseil d'administration qu'aux actionnaires. A mon avis, cela est satisfaisant.

M. Forrestall: Vous ne voulez pas que le Vérificateur général vérifie vos bilans financiers?

M. Taylor: Monsieur Forrestall, je préfère laisser ce travail aux vérificateurs du secteur privé.

Le président: Merci, monsieur Forrestall.

Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur le président, j'aimerais revenir à la discussion qui s'est déroulée hier entre M. Taylor et M. Stewart. M. Stewart s'inquiétait des pouvoirs dont dispose le gouverneur en conseil en vertu de la loi, pouvoirs qu'il peut utiliser à propos de toutes les activités d'Air Canada. Je ne suis pas certain que M. Taylor ait totalement répondu à la question qu'on lui avait posée. Si c'est le cas, peut-être n'en ai-je pas compris certains éléments et j'aimerais qu'il nous donne à nouveau des précisions à ce sujet.

Monsieur Taylor, pensez-vous qu'il y ait des problèmes à ce propos? Si c'est le cas, pourriez-vous nous préciser dans quel domaine? Si le gouverneur en conseil utilisait par trop ses pouvoirs, pensez-vous que l'on porterait ainsi atteinte aux activités de votre société; pensez-vous que le pouvoir politique pourrait s'ingérer par trop dans vos affaires?

M. Taylor: Monsieur Mazankowski, maintenant que j'ai vu les amendements relatifs au bill, mes préoccupations sont moins pressantes. Je vais essayer de vous répondre.

On précise que les directives qui pourraient nous être données seraient de nature générale. Les amendements au bill ont donc apporté quelque atténuation parce que je dois dire que, dans sa forme initiale, le bill avait donné lieu à certaines préoccupations.

Pour ma part, je préfère être responsable devant un Conseil d'administration, qu'il s'agisse d'une société de la Couronne ou d'une société privée. J'ai travaillé dans les deux. Je préfère que les actionnaires exercent leur surveillance sur moi, en tant que directeur exécutif, par l'intermédiaire du Conseil d'administration. Il s'agit là d'un avis personnel.

M. Mazankowski: Pourriez-vous essayer d'aller un peu plus loin. Dans votre cas, les actionnaires, ce sont tous les Canadiens.

M. Taylor: C'est votre Comité et le gouvernement qui représentent les actionnaires de la société, le public canadien. D'autre part, c'est le gouvernement à titre d'actionnaire, qui nomme les membres du Conseil d'administration et, si ceux-ci estiment que, en tant que directeur exécutif, je n'ai pas rempli ma tâche de façon convenable, on peut me démettre aussi rapidement que ce serait le cas pour n'importe quel autre directeur exécutif.

[Text]

• 1055

Mr. Mazankowski: But is that not in fact where the slack has taken place in terms of the operation of the airline, which has been alluded to by Mr. MacKay and other members of the Committee, the accountability to Parliament which to me has to be the ultimate vehicle for accountability in the final analysis?

Mr. Taylor: Yes, as the shareholder—the government, the Minister, acting on behalf of Parliament and, of course, this Committee acting on behalf of Parliament in examination of the management of the corporation. I am not sure if I am getting at your question, Mr. Mazankowski, but I would like to be helpful in answering.

Mr. Mazankowski: All right. Let me just take it one step further, Mr. Chairman. As Mr. Taylor is probably quite well aware, the experience of Crown corporations some of the revelations of the past six months to a year have indicated that in some areas the standards of good business practice, as a matter of fact the high standards of integrity, have been less than satisfactory in some respects which serves to tarnish the good name of Canada. I think the report of the Auditor General, and his financial management and control study which zeroed in on Crown corporations in the last year, clearly speaks for itself in that he has stated in fairly blunt terms that in many cases the financial management and control systems are weak and ineffective, and in many respects totally inadequate. This would naturally cause concern to the people of Canada who really, in effect, have huge investments in these corporations—the fact that there is leakage, the fact that there is misappropriation and misapplication of funds which to this date in some places we still have not been able to track down. But it seems to be that in all cases the ultimate accountability has been weak.

I am not suggesting for one minute that Air Canada would find itself in that same position, yet by the same token we do not know because I am not sure to what extent the Auditor General has investigated the financial management and control practices of Air Canada, if he has.

Mr. Taylor: On the question of the financial management and control practice of Air Canada, I think one of the conclusions of the public inquiry under Judge Estey with his advisers, both legal and financial, was that Air Canada's control procedures and practices were of a very high order.

We have made available to the Lambert commission, I believe it is called, the response to all of the recommendations that were made in the Estey report, plus all of our detailed recommendations. So coming back to the specific, we have been examined publicly. We are constantly being reviewed by our own auditors who this Committee has a right to hear from at the appropriate time, when the annual report is submitted.

From the theoretical standpoint, which I believe you were pursuing initially, Mr. Mazankowski, I suppose you were drawing a parallel, if I understand it, between a Crown commercial corporation administered by a board of directors without side auditors, and a government agency that has the

[Translation]

M. Mazankowski: Mais n'est-ce pas là le problème principal en ce qui concerne l'exploitation de la compagnie aérienne, problème dont ont parlé M. MacKay et d'autres membres du Comité; à mon avis, la responsabilité devant le Parlement est, en dernière analyse, une responsabilité ultime.

M. Taylor: Je ne suis pas sûr de bien comprendre votre question, monsieur Mazankowski, mais il est exact que, en tant qu'actionnaire, le gouvernement, c'est-à-dire le ministre, au nom du Parlement, et ce Comité, au nom du Parlement, ont un droit de regard sur la gestion de la société.

M. Mazankowski: Essayons d'aller un peu plus loin, monsieur le président. Au cours des six derniers mois, certaines révélations ont été faites au sujet de certaines normes d'intégrité et de pratiques commerciales qui n'auraient pas été respectées au sein des sociétés de la Couronne, ce qui aurait nui à la réputation du Canada. Le rapport de l'auditeur général, et son étude sur la gestion et le contrôle financiers, indiquent clairement, de façon non équivoque, que les systèmes de gestion et de contrôle financiers sont souvent faibles et inefficaces, voire totalement inadéquats. Cela préoccupe le peuple canadien dont une grande partie des impôts sert au financement de ces sociétés. Il s'inquiète en effet de cette mauvaise utilisation des fonds qui, d'ailleurs, n'a pas encore été tirée au clair. De toute façon, il semble que, dans tous les cas, cette responsabilité ultime ait été assez faible.

Je ne sous-entends absolument pas que Air Canada se trouve dans la même situation, mais je me garderai bien d'affirmer le contraire car je ne sais pas dans quelle mesure l'auditeur général a vérifié les pratiques de gestion et de contrôle financiers d'Air Canada, s'il l'a fait.

M. Taylor: En ce qui concerne les pratiques de gestion et de contrôle financiers d'Air Canada, je pense que l'enquête publique dirigée par le juge Estey et ses conseillers financiers et juridiques a prouvé que ses pratiques et ses procédures étaient supérieures à la moyenne.

Nous avons mis à la disposition de la Commission Lambert la réponse à toutes les recommandations qui avaient été faites dans le rapport Estey, plus nos recommandations détaillées. Donc, pour en revenir à votre question, je puis vous affirmer que notre société a fait l'objet d'un examen public. Elle est constamment vérifiée par nos propres vérificateurs, que votre Comité peut convoquer quand il le veut, lorsque le rapport annuel a été soumis.

Sur le plan théorique, celui auquel vous faisiez allusion au départ, monsieur Mazankowski, je suppose que vous faisiez une comparaison entre une société commerciale de la Couronne administrée par un conseil d'administration, avec recours à des vérificateurs indépendants, et un organisme

[Texte]

Auditor General who reports directly to Parliament. Yet at the same time Parliament, through this Committee, as I understand it, has an opportunity to examine both the officers and the auditors of the commercial corporation to satisfy themselves whether or not the shareholder is being properly protected.

Mr. Mazankowski: In the case of Polysar there was obviously some conflict in terms of whether or not good accounting principles were adhered to, and of course that becomes a debate between the Auditor General and the commercial accountants. I submit to you that the responsibilities are perhaps somewhat different in terms of being strictly an accountant in the sense of a commercial corporation, and an accountant or an auditor in terms of a parliamentary sense. So this is probably where we get involved in a bit of a hangup.

• 1100

I want to get back to the discussion as well with regard to your appearances before this Committee. You and your officials certainly appear very competent in appearing before the Committee. The last time we had your corporation before the Committee was in November of 1973, I believe. We as members of Parliament constantly badgered the government and the House of Commons for your appearance again, hopefully at least on an annual basis, in 1974, in 1975, in 1976. You tell us that you are certainly not reluctant to appear before the Committee, and by the manner in which you handle yourself I do not see why you should be. You are certainly very well versed in the operations of the airline. What is the hangup? Have there been any discussions between yourself and the minister in charge? Has there been any dialogue with regard to the questions that we pose in the House of Commons on a more or less constant basis to try to get you people before the Committee so that we can discuss some of these things in an intelligent fashion, and by so doing satisfy ourselves and our constituents? I am sure it serves to give your people an opportunity to explain your side of the story.

Why do we have to wait for an Air Canada bill to have you people come before the Committee? Is there not something we could insert in the bill to make it mandatory that you appear before this Committee once a year if you are really going to be responsible to Parliament and to the taxpayers of Canada?

Mr. Taylor: I reiterate, through the Chair, Mr. Mazankowski, that I welcome the opportunity to appear before the Committee. The vehicle, of course, for having us before the Committee is the annual report. Our annual report is required to be made available to the Minister within three or four months, I think it is, of the end of the year. The new bill also specifies that. Once that annual report is before the House, we are then available as soon as we can prepare ourselves to appear. We make the minister of the day aware of the fact that once the annual report is tabled, we are available to appear before the Committee at the call of the Committee.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, the last annual report considered before this Committee was the 1972 annual report.

[Traduction]

gouvernemental dont l'auditeur général doit faire rapport directement au Parlement. Le Parlement, par l'intermédiaire de ce Comité, a cependant l'occasion d'interroger à la fois les fonctionnaires et les vérificateurs de la société commerciale afin de s'assurer que ses actionnaires sont adéquatement protégés.

M. Mazankowski: Dans le cas de Polysar, il ne fait aucun doute qu'il y avait un conflit au sujet de la qualité des principes de comptabilité observés par cette société; ceci donne donc lieu à un débat entre l'auditeur général et les comptables du secteur privé. A mon avis, les responsabilités d'un comptable d'une société commerciale sont un peu différentes de celles d'un comptable ou d'un vérificateur au sens parlementaire. C'est certainement cela qui a donné lieu à tous ces problèmes.

Je voudrais en revenir à cette discussion se rapportant aux comparutions devant le présent Comité. Vous et vos fonctionnaires très certainement semblez fort compétents lorsque vous comparez devant le présent Comité. C'était en novembre 1973, la dernière fois que votre société a comparu, et nous avons toujours harcelé le gouvernement et la Chambre des communes, en 1974, en 1975 et en 1976, pour que vous puissiez comparaître à nouveau tout au moins chaque année. Vous dites que vous n'hésitez pas à comparaître devant le Comité, et d'après la façon dont vous vous comportez, je ne vois pas d'ailleurs pourquoi vous l'éviteriez. Vous êtes extrêmement compétent dans tout ce qui a trait à l'exploitation des lignes aériennes. Aussi je me demande qu'est-ce qui ne va pas. Est-ce que vous avez des discussions avec le Ministre responsable? Avez-vous eu des pourparlers en ce qui a trait aux questions que nous posons à la Chambre des communes de façon plus ou moins régulière afin d'amener vos représentants à venir au Comité pour que nous puissions éclaircir les questions de façon intelligente et, ce faisant, satisfaire nos commettants? Je suis sûr que vous avez tout intérêt à venir expliquer la façon dont vous voyez les choses.

Pourquoi devons-nous attendre d'avoir un bill sur Air Canada pour que nous puissions vous avoir ici? Ne pourrions-nous pas indiquer quelque chose dans le bill pour vous obliger à comparaître au Comité au moins une fois l'an pour remplir vos responsabilités devant le Parlement et devant les contribuables?

M. Taylor: Je répète, monsieur Mazankowski, que je suis heureux de comparaître devant le Comité. Naturellement, le moyen pour nous faire comparaître c'est d'habitude le rapport annuel. Notre rapport annuel doit être fourni au Ministre dans les trois ou quatre mois, je crois, après la fin de l'année. Le nouveau bill l'indique aussi et une fois que notre rapport est présenté à la Chambre, nous sommes alors prêts à comparaître. Nous indiquons au Ministre d'alors qu'une fois le rapport déposé, nous sommes prêts à comparaître lorsque le Comité veut bien nous convoquer.

M. Mazankowski: Monsieur le président, le dernier rapport annuel qui a été étudié au Comité était celui de 1972.

[Text]

The Chairman: Order, please, Mr. Mazankowski. On that particular question, once the report has been given to the minister, the responsibility of the chief executive officer is ended. Then it is up to them to give the Committee the necessary reference to bring them in. I think Mr. Taylor has answered that.

Mr. Mazankowski: I am quite aware of that. I am simply asking the president, Mr. Chairman, if he has had any discussions. Does the fact that we raise in the House of Commons the issue that we want Air Canada before the Committee not trigger any discussion between the office of the Minister and the chief executive officer and his officials of Air Canada, or are we just simply shooting in the dark?

Mr. Taylor: Through the Chair, Mr. Mazankowski, I can speak with some authority and confidence of what has happened in the last year. Of course, the priority in the last year has been Bill C-17. It is coincident, I think, that Bill C-17 and the annual report have surfaced at approximately the same time. Once the 1976 annual report was made available to the Minister, we said we were then ready to appear on the annual report and the bill. We of course have an interest in seeing the bill put through the House and I am pleased that we are here discussing the bill. We are prepared to discuss the annual report any time you wish.

The Chairman: Last question, Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I would be interested in Mr. Taylor's reaction on the extent to which he will provide the Committee and/or Parliament information; information that I believe is pertinent to the best interests of the airline. Our experience as Committee members, particularly those interested in the welfare of Air Canada, is that it has been awfully difficult to extract from Air Canada information that, in their view, is proprietary and not in the best interests to release because it would impair the commercial operations of the airline. As, for example, back in 1975, when I asked for the tabling of the Air Canada contract and the government refused to provide that information on the basis that that information was proprietary. I found, in the Public Archives, a copy of the Air Canada contract and tabled it myself.

There was an exchange that took place between the two Ministers of Finance and the reappointment of auditors: we asked for information with respect to that, but that was of a proprietary nature as well and we could not get to first base on that.

• 1105

Information with respect to salaries of the officers: that also would impair, we are told, the commercial viability of the operation. Information with respect to the proposals regarding the transfer of CN hotels, which involves CN and Trizec Corporation Limited and Air Canada: with that, too, we were denied that information.

Then I turn to a question which I placed on the Order Paper back in October, 1975: question number 2593; and the question was very simply put:

[Translation]

Le président: A l'ordre, monsieur Mazankowski. A ce sujet, une fois que le rapport a été fourni au Ministre, la responsabilité de l'agent supérieur n'existe plus. On doit alors donner au Comité le mandat lui permettant de faire comparaître Air Canada. Je crois que M. Taylor l'a indiqué.

M. Mazankowski: Oui, je suis au courant et je demande simplement au président s'il y a eu des pourparlers à ce sujet. Le fait que nous pressions la Chambre de faire comparaître Air Canada devant le Comité ne débouche-t-il pas sur des pourparlers entre le bureau du Ministre et l'agent supérieur et les fonctionnaires d'Air Canada, ou est-ce que nous sommes simplement alors en train de tirer sur des ombres?

M. Taylor: Monsieur Mazankowski, je crois savoir ce qui s'est passé l'an passé, où naturellement la priorité était donnée au Bill C-17. Or, par coïncidence, le Bill C-17 et le rapport annuel se sont présentés à peu près à la même époque. Une fois notre rapport annuel de 1976 présenté, nous avons dit au Ministre que nous étions prêts à comparaître pour le rapport annuel et pour le bill. Naturellement, nous avons tout intérêt à voir le bill adopté. Nous sommes heureux d'en discuter. Nous sommes prêts aussi à discuter du rapport annuel quand vous voudrez.

Le président: C'est votre dernière question, monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Et j'aimerais que M. Taylor nous dise jusqu'à quel point il pense qu'Air Canada peut nous fournir certains renseignements, au mieux des intérêts de cette société. D'après notre expérience, comme membres du Comité, particulièrement pour ceux qui s'intéressent au bien-être d'Air Canada, nous avons constaté qu'il était extrêmement difficile d'obtenir des renseignements d'Air Canada sur des questions propres à cette société parce qu'elle considérait que cette divulgation pourrait gêner ses opérations commerciales. Par exemple, en 1975 lorsque j'ai demandé qu'on dépose le contrat d'Air Canada, le gouvernement a refusé de donner ces renseignements en prétendant que ces renseignements étaient privés, appartenaient à cette société. J'ai découvert, dans les Archives publiques, une copie du contrat d'Air Canada et je l'ai déposée.

Il y a eu un échange de point de vue qui a eu lieu entre les deux ministres des Finances sur la nomination renouvelée du vérificateur des comptes et nous avons demandé des renseignements à ce sujet et on nous a de nouveau indiqué que c'était des renseignements appartenant à la Société et que nous ne pouvions les obtenir.

Nous n'avons pas pu non plus obtenir des renseignements sur les salaires, car cela, d'après cette société, aurait eu des répercussions néfastes sur la rentabilité. On a aussi refusé de nous fournir les renseignements sur les propositions au sujet de transferts d'hôtel du CN qui touchaient le CN, la *Trizec Corporation Limited* et Air Canada.

Je reviens sur une question que j'avais mise au *Feuilleton* en octobre 1975, qui portait le numéro 2593 et qui était la suivante:

[Texte]

Since 1965, what was Air Canada's profit or loss on (a) the Toronto-Ottawa-Montreal routes; (b) the prairies routes with links to Toronto and Vancouver; and (c) the maritime routes.

And the answer that was tabled in the House was as follows, and I quote:

The management of Air Canada advises as follows: 1(a), (b) and (c). This information is considered to be proprietary. To release this kind of information while other airlines are not required to do so would jeopardize Air Canada's competitive position both on existing or potential operations.

We find a little later on, perhaps in this same year, in a public hearing before the Canadian Transport Commission, that this very same information was divulged publicly by one of your officials when being cross-examined by a lawyer acting on behalf of the Consumers' Association of Canada. Now, it seems to me it is certainly less than fair, as far as I am concerned, as a member of the House of Commons and a member of this Committee, to be denied this information when it is made public at a public hearing conducted by the Canadian Transport Commission.

I realize, Mr. Taylor, that you were not the chief executive officer of the corporation at that time but I am wondering, since you have taken over the position, whether you are examining the policy with respect to the provision of information of this sort and, if so, can you give us some further information with respect to the cross subsidizations of routes which, I understand, Mr. Collenette brought up while I was out on the phone.

The Chairman: Order please. Mr. Mazankowski, you will have to put your question. I have already allowed you a substantial amount of time over the allotted time so I would appreciate your putting your question.

Mr. Mazankowski: I will, Mr. Chairman, as my question is coming to a very abrupt ending.

I will just simply ask the president whether he has reviewed the policy in that regard and whether we can hopefully pursue this particular question at a little later stage when I have the opportunity to get on again, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Taylor.

Mr. Taylor: Mr. Chairman, Mr. Mazankowski, I would hope, from the standpoint of what my policy is, to be as open as possible with this Committee in responding to their questions concerning the various areas of interest that they have. I think I explained to Mr. Collenette this morning on the question of route profitability that the information that was made public at the hearing had to do with the Montreal-Ottawa-Toronto route. I would only ask that when you get into a subject as complex as that, you would permit us the opportunity to explain the background to how figures are put together because, as you can appreciate, Mr. Mazankowski, when you start pricing products in a multiproduct company, unless you

[Traduction]

Depuis 1965, quel profit ou perte la Société Air Canada a-t-elle enregistrés relativement à l'exploitation (a) du circuit Toronto-Ottawa-Montréal, (b) des lignes aériennes des Prairies qui relient Toronto à Vancouver, (c) des lignes aériennes des Maritimes.

La réponse a été déposée à la Chambre des communes, et je cite:

La gestion d'Air Canada nous répond ce qui suit: 1(a), (b) et (c). Ces renseignements sont considérés comme étant la propriété de la Société et le fait pour cette société de divulguer ces renseignements alors que les autres lignes aériennes ne sont pas obligées de le faire, nuirait à la situation concurrentielle d'Air Canada tant dans ses opérations actuelles que dans ses opérations éventuelles.

Nous nous sommes aperçus un peu plus tard, cette année même, lors d'une audience publique de la Commission canadienne des Transports, qu'un de vos fonctionnaires avait divulgué ces renseignements au cours d'un contre-interrogatoire fait par un avocat qui agissait au nom de l'Association des consommateurs du Canada. Il ne me semble donc pas juste, à titre de député de la Chambre et de membre du présent Comité, qu'on refuse de me donner ces renseignements alors qu'on les fournit lors d'une audience publique de la Commission canadienne des Transports.

Je me rends compte, monsieur Taylor, que vous n'étiez pas à l'époque le responsable principal de la Société, mais je me demande, puisque vous avez maintenant ce poste, si vous songez à examiner cette politique de la Société en ce qui a trait aux renseignements de ce genre. Dans ce dernier cas, pourriez-vous nous donner des renseignements supplémentaires sur cette question des subventions conjointes pour des vols, question qu'a soulevée, je pense, M. Collenette, tandis que j'étais sorti pour téléphoner.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Monsieur Mazankowski, il va vous falloir poser votre question car nous vous avons donné plus que votre temps.

M. Mazankowski: Certainement.

Je vais demander au président s'il a révisé cette politique au sujet de la divulgation de ce renseignement: ainsi nous pourrions discuter plus longuement de cette question un peu plus tard lorsque j'aurai la possibilité de parler à nouveau.

Le président: Monsieur Taylor.

M. Taylor: Monsieur le président, monsieur Mazankowski, ma politique est d'être aussi ouvert que possible, de ne rien cacher au Comité en répondant aux questions qui intéressent les membres du Comité. Je crois avoir expliqué à M. Collenette ce matin, en ce qui a trait à la rentabilité des lignes, que le renseignement qui a été rendu public lors de l'audience, ce rapportait au vol Montréal-Ottawa-Toronto. J'aimerais simplement vous demander, lorsqu'on aborde un sujet aussi compliqué, de me laisser vous expliquer l'historique car, comme vous pouvez vous en rendre compte, monsieur Mazankowski, quand on veut établir le prix des produits dans une société qui

[Text]

understand the background the bare figures themselves may tell a misleading story, as I was suggesting this morning.

We produce a very detailed report on route profitability at various levels of profit contribution and its value is principally in tracking historical trends because there can be great debates over the formula by which various costs are allocated on joint products. So I have no problem with that, providing we have an opportunity to explain how the figures are constructed and not just have the figures used out of context.

• 1110

On some of the other ones that you have raised, the Air Canada contract, the auditors, this is, I guess, two years old and was really a question posed to the government. So in response to your question, Mr. Mazankowski, my policy will be to be as open as I possibly can with this Committee in responding to your interests.

Mr. Mazankowski: I take it then, Mr. Chairman, that if we decide to pursue the question of costs subsidization in this Committee, that we would be provided with some answers. I am correct in assuming that?

Mr. Taylor: Yes. I would attempt to try to explain to you our position on the figures.

The Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski.

M. Lamontagne: Je suis heureux de vous rencontrer ici, monsieur Taylor, aujourd'hui. Je peux vous assurer que vous êtes le bienvenu à Québec, même s'il y en a à qui le contexte québécois fait peur. J'ai l'impression qu'il faut relever le défi.

Comme responsable d'Air Canada, croyez-vous que votre tâche consiste uniquement à veiller à la rentabilité de la compagnie, ou considérez-vous que vous avez aussi une vocation de service envers les Canadiens, même si cela comporte une certaine non-rentabilité? J'aimerais que vous précisiez cela; c'est ce que M. Howie vous a d'ailleurs demandé plus tôt.

Deuxième question, si vous voulez bien. Lorsqu'un transporteur érien entre en compétition avec vous, votre politique est-elle en général d'essayer de laisser le champ libre aux compétiteurs ou au contraire luttez-vous de façon plus efficace afin de maintenir Air Canada dans la course?

Troisièmement, selon vous, si Air Canada était le seul transporteur national, croyez-vous que cela améliorerait la rentabilité d'Air Canada et que cela se ferait dans l'intérêt des Canadiens?

Mr. Taylor: Mr. Chairman, Mr. Lamontagne, if I may reply in English, we feel that we have a very delicate balancing act to do. As I have maintained with other members, I believe very strongly that we must operate Air Canada and that I must manage Air Canada so that it does not require subsidy or operate at a cost to the shareholders. I believe we have a strong mandate to be efficient in that respect, and to earn a level of profit commensurate with our investment.

At the same time, we have a much greater responsibility, because we are a Crown corporation, than a private corpora-

[Translation]

vend de multiples produits, les chiffres sans explication, sans expliquer ce qui s'est passé auparavant, peuvent vous tromper.

Nous établissons un rapport très détaillé sur la rentabilité des différentes routes à différents niveaux de profit pour indiquer quelles ont été les tendances dans le passé, car on peut discuter longuement de la façon dont on établit les formules qui permettent d'établir les différents coûts. Je n'y vois aucun inconvénient si nous avons l'occasion d'expliquer les chiffres de façon à ce qu'il ne soient pas utilisés hors de contexte.

En ce qui concerne les autres points que vous avez abordés, le contrat avec Air Canada, les vérificateurs, tout cela remonte à deux ans en arrière et c'est le gouvernement qui a été interrogé là-dessus. Donc, pour répondre à votre question, monsieur Mazankowski, je vous dirai que j'ai pour politique d'être le plus ouvert possible vis-à-vis du comité.

M. Mazankowski: Dans ce cas, si nous décidons de poser des questions sur le subventionnement des coûts, nous aurons des réponses. Vous êtes bien d'accord?

M. Taylor: Oui. J'essaierai de vous expliquer l'attitude de la compagnie vis-à-vis de ces chiffres.

Le président: Merci, Monsieur Mazankowski.

Mr. Lamontagne: I am very happy to be able to meet you here today, Mr. Taylor. I can assure you that you are most welcome in Quebec City even though the situation in Quebec right now scares a number of people. I feel myself we have to meet the challenge.

As the person in charge of Air Canada, do you consider your task to only look after the financial well-being of the company or do you think you also have a service function towards all Canadians even though this may not be financially sound? I would like you to deal with this question. Mr. Howie brought it up earlier.

There is another question I would like to ask you if you will allow me. When an air carrier tries to compete with you, is your policy generally to try to clear the way for him or, on the contrary, do you increase your efforts to keep Air Canada in contention?

Finally, if Air Canada was allowed to be the only national carrier, do you think it could be a more profitable enterprise and do you think it would be in the best interests of Canadians?

M. Taylor: Monsieur le président, je vais répondre à M. Lamontagne, en anglais, si vous le permettez. Nous croyons que nous devons maintenir un équilibre. Comme je l'ai dit aux autres députés, je crois fermement que nous devons mener Air Canada, que je dois administrer Air Canada, de façon à ne pas avoir besoin de subventions ou à occasionner des pertes aux actionnaires. Notre mandat est donc d'être le plus efficace possible et de réaliser des profits proportionnels à notre investissement.

D'autre part, nous avons des responsabilités accrues du fait que nous formons une société de la Couronne et non pas une

[Texte]

tion has in the element of service. And it is for that reason that we do not cut our capacity absolutely to the level of the market. We are often compared, by members of this Committee and the public media, with U.S. carriers, and these U.S. carriers operate capacity strictly in response to the market need. If the market need is not economically there, they do not operate the service.

We have never gone to that extent. Even when we have cut back capacity this year to try to raise our load factor, we have borne in mind that, particularly on the shorter-haul routes, there is a minimum level of service that must be maintained. And we operate that minimum level even though it may not give us the load factor on the route that we would want to have if we were operating strictly for profit reasons. So we have a very delicate balancing act that we must manage, to provide service to the public and to provide that service economically.

So, yes, Mr. Lamontagne, we do have a service responsibility. We refer to it sometimes as a service conscience that perhaps other carriers do not have whose sole direction is to return an investment to their shareholders.

On the question of competition, as I mentioned earlier this morning, I believe it would be wrong on the transcontinental route for us to return to a monopoly situation, because a monopoly situation puts the monkey solely on the back of the one carrier. The transcontinental operation in Canada, as it grows, will be able to support more and more the competitive aspect. On the short-haul routes of low density, competition—and we have it on some of them in Canada—puts scheduling, and our economic operation, more in jeopardy. Usually the carrier competing in a short-haul operation, as I was explaining earlier, is locked in with his capacity, with his airplane. He must operate it at that time of day, and we must try to schedule around it. There was a reference made this morning to our operating 15 minutes or something, ahead of another regional carrier. The point is that the regional carrier says: I must operate at this time and I cannot change it; if you are going to operate, you have to change. It puts the burden on us to do it. Therefore, on short-haul, low-density operations our position is that unless it is absolutely mandatory for that carrier's network to connect between the two it makes scheduling very difficult.

• 1115

Mr. Lamontagne: Why is it mandatory for him and not for you?

Mr. Taylor: Because usually his fleet is smaller than ours. He starts his airplane out in the morning and he has to get it back to wherever he wants it at night. Therefore, it has to come through at a certain time. He just does not have the flexibility.

Mr. Lamontagne: So sooner or later you have to withdraw.

[Traduction]

société privée. Il y a le service à assurer. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle nous ne pouvons réduire notre capacité au niveau où nous le permettrait le marché. Les membres de ce comité et les journalistes nous comparent souvent aux transporteurs américains alors que les transporteurs américains fonctionnent seulement au niveau des besoins du marché. Si les besoins du marché ne sont pas tels qu'ils puissent s'en tirer financièrement, ils n'offrent pas de services.

Nous ne sommes jamais allés à cet extrême. Même lorsque nous avons réduit notre capacité cette année afin d'améliorer notre facteur d'occupation des sièges, nous avons tenu compte du fait, surtout pour les courtes distances, que nous devons continuer d'assurer un service minimal. Et nous maintenons ce service minimal même si nous savons qu'il ne nous permet pas d'avoir le facteur d'occupation que nous souhaiterions afin de pouvoir déclarer un profit. Nous devons donc essayer de maintenir cet équilibre qui consiste à fournir un service au public tout en essayant de faire en sorte que ce soit rentable.

Nous avons donc cette responsabilité de maintenir le service, monsieur Lamontagne. Nous devons être conscients du service d'une façon différente des autres transporteurs, dont le seul but est d'assurer un rendement de l'investissement aux actionnaires.

En ce qui concerne la concurrence, comme je l'ai dit plus tôt ce matin, je pense qu'il serait mauvais d'en revenir au monopole sur les trajets transcontinentaux. Les monopoles créent des problèmes pour le transporteur. De toute façon, les trajets transcontinentaux au Canada, au fur et à mesure où ils s'évaluent, se prêtent de plus en plus à la concurrence. Pour ce qui est des courts trajets à faible densité, et il y en a au Canada, la concurrence rend difficile l'établissement des horaires et la rentabilité des opérations. Comme je l'ai expliqué plus tôt, les transporteurs, lorsqu'ils ont à faire face à la concurrence sur les courts trajets, ils sont pris avec leur capacité, avec leurs appareils. Ils doivent les utiliser à une certaine heure du jour et ils doivent établir leurs horaires en conséquence. Quelqu'un a fait remarquer ce matin que nous avions des vols 15 minutes avant un transporteur régional. Le transporteur régional pour sa part n'a pas le choix: il doit utiliser ces appareils à telle heure. Si nous voulons assurer un service nous aussi, il nous faut changer nos horaires. C'est à nous qu'il appartient de le faire. Sur les courts trajets, sur les trajets à faible densité, nous devons procéder de cette façon à moins qu'il soit absolument impérieux de prévoir des correspondances avec les transporteurs régionaux. Et l'établissement des horaires est rendu extrêmement difficile.

M. Lamontagne: Pourquoi le transporteur régional est-il tenu à ces heures et non pas vous?

M. Taylor: Parce qu'il a habituellement moins d'appareil que nous. Il met en circulation un appareil le matin et il faut que cet appareil lui revienne le soir. Il a certaines heures pendant lesquelles il peut travailler. Il n'a aucune souplesse.

M. Lamontagne: Tôt ou tard vous devez mettre fin à ce service.

[Text]

Mr. Taylor: It makes it difficult—let me put it that way, Mr. Lamontagne.

Mr. Lamontagne: And the third one?

Mr. Taylor: The third one was, should only one carrier operate nationally? I have been quoted publicly as saying that I believe Canada should only have one international carrier abroad. I believe two carriers operating transcontinentally, under the controlled conditions that there are now until the traffic grows is probably the right thing in Canada—while the market continues to grow. I think when the market is flat it is the wrong time to change that controlled condition.

Mr. Lamontagne: Thank you.

Le président: Merci, monsieur Lamontagne.

That ends the first round of questioning. We will begin the second round with Mr. Colletette.

Mr. Colletette: Thank you very much, Mr. Chairman. I would like to pursue the subject I brought up in the first round and which I never got to because of time limitations, that is the proposed Air Canada STOL service in the triangle. This really refers back to my earlier question as well, about the profitability of the routes. Mr. Chairman, can Mr. Taylor tell me whether the corporation has made an application to the CTC to be given a STOL-service route to fly between Toronto, Ottawa and Montreal out of Toronto Island Airport? Have conditional purchases been made, or at least orders put in for Dash-7 planes from the de Havilland company? And what kind of profitability would he envisage on that route?

Mr. Taylor: No, we have not made an application; and no, we do not have any tentative orders, commitments or options with de Havilland for the Dash-7.

Mr. Colletette: Is the corporation interested in operating this kind of service from Toronto Island Airport in the triangle?

Mr. Taylor: We believe at some time, when economic technology has arrived in this industry, a STOL service serving communities where the market is fairly large and where the facilities, the ground infrastructure can be made available, is probably going to emerge. The difficulty at present, Mr. Colletette, as we assess it, is that there is not an economic STOL airplane available to the industry at economic fare levels; and in relation to the infrastructure at the points you refer to—the Toronto Island Airport, Ottawa, at whatever airport facility it might be, and Montreal, at whatever airport facility it might be—there is no clear direction as to what these ground facilities are going to be. I am not suggesting that there will not be a STOL service at some point, but the economics of the STOL operation have not yet been proven.

Mr. Colletette: That is very interesting, Mr. Chairman, because presumably Mr. Taylor, in his answer, is including the Dash-7, which is now available. I believe the first ones have just been produced. What Mr. Taylor is telling the Committee is completely at odds with the philosophy, it appears, or at least the position of the Department of Transport, and certain-

[Translation]

M. Taylor: Disons que la situation peut devenir difficile, monsieur Lamontagne.

M. Lamontagne: Et ma troisième question?

M. Taylor: La possibilité de n'avoir qu'un transporteur national. J'ai déclaré publiquement que j'estimais que le Canada ne devait avoir qu'un seul transporteur national. En ce qui concerne la situation sur le continent, dans les conditions actuelles, avec les contrôles, d'ici à ce que la circulation augmente, deux transporteurs sont probablement avantageux pour le Canada. D'ici à ce que le marché s'améliore, c'est ce qu'il y a de mieux. Lorsque le marché est calme comme maintenant, il ne convient pas de changer les conditions.

M. Lamontagne: Je vous remercie.

The Chairman: Thank you, Mr. Lamontagne.

Nous en avons terminé avec le premier tour de questions. Nous lançons le second tour avec M. Colletette.

M. Colletette: Merci, monsieur le président. Je reviens au sujet que j'ai d'abord abordé au premier tour et qui n'a pas été discuté faute de temps, le service ADAC proposé par Air Canada dans le triangle. Ce sujet rejoint d'ailleurs une de mes préoccupations antérieures relativement à la rentabilité de certains itinéraires. Monsieur le président, M. Taylor peut-il indiquer si sa compagnie a fait une demande auprès de la CTC en vue d'être autorisée à assurer un service ADAC entre Toronto, Ottawa et Montréal, ce service utilisant l'aéroport de l'île de Toronto? Existe-t-il des promesses d'achats ou des commandes en vue de l'acquisition d'appareils Dash-7 de la compagnie de Havilland? Est-ce que ces itinéraires pourraient être rentables?

M. Taylor: Nous n'avons pas fait de promesse, nous n'avons pas placé de commande, nous n'avons pas pris d'option relative à des appareils Dash-7 de de Havilland.

M. Colletette: La compagnie est-elle intéressée à assurer ce genre de service à partir de l'aéroport de l'île de Toronto vers les deux autres points du triangle?

M. Taylor: Nous pensons qu'avec le temps, au moment où les moyens techniques seront économiques dans l'industrie, un service ADAC pourrait probablement être assuré à partir de localités à forte densité, à condition évidemment que les installations, l'infrastructure soient en place. Les difficultés actuellement, monsieur Colletette, en ce qui nous concerne, du moins, et que les appareils ADAC ne sont pas économiques pour l'industrie ne permettent pas d'établir des tarifs économiques. Pour ce qui est de l'infrastructure au point que vous avez mentionné, l'aéroport de l'île de Toronto, Ottawa, Montréal, quelque soit l'endroit qu'il soit désigné dans ces villes, il est difficile de voir quelles pourront être les installations. Je ne dis pas qu'il n'y aura jamais de service ADAC, mais pour l'instant la rentabilité d'un tel service n'est pas établie.

M. Colletette: C'est très intéressant, monsieur le président, puisque M. Taylor doit inclure le Dash-7 qui est actuellement disponible. Les premiers appareils sont sortis. Ce que dit M. Taylor au Comité va tout à fait à l'encontre de la ligne de conduite, de l'attitude du ministère des Transports, certainement du ministère de l'Industrie et du Commerce, qui essaie

[Texte]

ly the Department of Industry, Trade and Commerce, which is trying to sell these planes. Mr. Taylor probably does not know, but members of the Committee know that I am an absolute opponent of any intercity STOL service operating out of the Toronto Island Airport. I will not go into the reasons, but I believe my view is shared by other members in the Toronto area, not just Liberal members. What Mr. Taylor has told the Committee is very interesting, because he is saying that there is no product available for an airline such as Air Canada to make a commercial go of any intercity passenger service in the triangle at this time. I suppose that is not really a question, and I thank Mr. Taylor for being very forthright with that answer.

• 1120

Unless Mr. Taylor wants to comment further, I would move on to another point, namely the charter operations. Mr. Taylor made reference, Mr. Chairman, to Air Canada getting into the special arrangement kind of flights or charter flights—I know that Canadian Pacific has too—where you have made available blocks of seats for cheaper fares to service Trans-Canadian points. The argument has often been made as to why we can take charters to Europe much more cheaply than we can to Vancouver or to the Maritimes? So the Canadian airlines this year have started to get into this kind of business.

I would like to ask Mr. Taylor whether or not the reports are true that the number of seats generally made available under the plans operated by the Canadian airlines, specifically Air Canada, were so minimal as to make this kind of program just mere tokenism, and whether or not Air Canada proposes to pursue this policy next year? I know that perhaps a variation of it has been the Night Hawk Flight from Toronto to Miami, which is not really a charter, I believe, but an instant operation, like a rapid-air service. In other words, if you present yourself to the airport you can get a cheap rate flying at odd hours to Miami. Does Air Canada see any future in this kind of market, specifically from the profit angle?

Mr. Taylor: In answer to the first question, Mr. Collenette, as to whether or not the charter class fares, Canada, by the Canadian carriers, and specifically Air Canada, was tokenism, the answer is absolutely not. When CP and ourselves evolved this concept as a means of selling surplus capacity, we were faced with two alternatives. In the past promotional fares in Canada, on Canadian routes, had only been available in what we called "off season periods". In other words, we had promotional fares in the winter that ended usually at the end of April and there were no more promotional fares until September, October and on through the winter, and the question was whether we could have promotional fares in the summer in order to provide to the Canadian public, as you mentioned, Mr. Collenette, a comparable fare to that which they were able to buy outside Canada? There was a considerable amount of research done by the Boeing Company, as well as by our own and CP Air, in terms of utilizing our computers to be able to forecast the number of available seats. And even in the

[Traduction]

de vendre ces appareils. M. Taylor ne sait probablement pas, contrairement aux membres de ce Comité, que je suis absolument opposé à tout service ADAC interville utilisant l'aéroport de l'île de Toronto. Je n'entrerai pas dans les détails ici, mais je pense que cette opinion est partagée par les autres députés de la région de Toronto, et non pas seulement les députés libéraux. Ce que dit M. Taylor au Comité est très intéressant parce qu'il affirme qu'il n'existe pas d'appareils qui permettent à une compagnie comme Air Canada d'assurer un service voyageur rentable entre les villes du triangle actuellement. Ce n'est pas une question que je pose ici. Je le remercie simplement d'avoir été aussi franc dans sa réponse.

A moins que M. Taylor n'ait quelque chose à ajouter à ce sujet, je vais passer à un autre point, les vols nolisés. M. Taylor a indiqué que Air Canada commençait à avoir des vols spéciaux et des vols nolisés. Je sais que le Canadien Pacifique en a également. Il y a donc des blocs de sièges qui sont offerts à des tarifs réduits sur le trajet transcanadien. Les gens en effet ont toujours demandé pourquoi il était moins coûteux d'aller en Europe par vol nolisé qu'à Vancouver ou dans les provinces maritimes. Les compagnies canadiennes ont donc commencé cette année à procéder de cette façon.

Je voudrais vérifier avec M. Taylor la véracité des articles selon lesquels le nombre de sièges offerts par les compagnies canadiennes, surtout Air Canada, en vertu de ce programme est tellement limité que le programme devient symbolique. Je voudrais établir également si Air Canada entend suivre la même ligne de conduite l'an prochain. Une variante de ce programme a pris la forme du vol de nuit entre Toronto et Miami. Il ne s'agit pas réellement d'un vol nolisé comme d'un vol sans réservation, un peu comme le service *rapid-air*. En d'autres termes, il suffit de se présenter à l'aéroport pour avoir droit à un tarif réduit sur un vol vers Miami à une heure avancée de la nuit. La compagnie Air Canada estime-t-elle qu'il y a des possibilités à ce marché, strictement du point de vue de la rentabilité?

M. Taylor: en ce qui concerne votre première question, monsieur Collenette, à savoir si les tarifs de vols nolisés pour le Canada, offerts par les transporteurs canadiens et plus précisément par Air Canada sont symboliques, la réponse est non. Lorsque le CP et nous-mêmes avons mis de l'avant ce concept en vue d'utiliser la capacité excédentaire, nous étions placés devant deux choix. Par le passé, les tarifs spéciaux au Canada, sur les itinéraires canadiens, n'étaient disponibles que hors-saison. En d'autres termes, il y avait des tarifs spéciaux d'hiver jusqu'à la fin du mois d'avril et rien de semblable du mois d'avril au mois de septembre ou octobre. La question se posait à savoir s'il était possible d'avoir des taux spéciaux l'été afin d'offrir au public canadien, comme vous l'indiquez, monsieur Collenette, des taux semblables à ceux qu'il peut obtenir en dehors du Canada. Il y avait eu passablement d'études de menées par la compagnie Boeing, nous-mêmes et CP Air en vue de déterminer si nous ne pouvions pas utiliser les ordinateurs pour prévoir le nombre de sièges pouvant être disponi-

[Text]

summer period, there are days of the week and times of the day when the load factors are not as high as they are in the 8 o'clock morning period or the 5 o'clock afternoon period. So we decided, as a matter of strategy in Air Canada, to have this fare effective all year round. Now, on the long-haul route, where the larger aircraft operate, there are of course many more seats available per flight than there are on the short-haul route, where the small aircraft operate. We then faced another alternative strategy, whether on short-haul routes on certain days of the week to block the flight out entirely and not have any seats available, none at all, and it was our policy and election to say that there would be a minimum number of seats available on every flight, on every route, on every day of the week. And that varies by day of the week and by route and so on, to the extent that there were roughly 200,000 seats available this summer for these kinds of fares in Canada on our route structure. So in answer to your first question, it is not tokenism at all in my opinion.

• 1125

On the question of Nighthawk, which is an operation that we had out of Montreal and Toronto to Florida, that operation is possible because Florida, Montreal, and Toronto are in the same time zone. Toronto is a curfew airport. We have the aircraft overnighing in Toronto and we are able to get the aircraft out of Toronto prior to the curfew being imposed, and out of FLorida at about 4 o'clock in the morning and into Toronto just after the curfew lets the airport open. The aircraft is then there to do its normal day cycle. And that is a very high volume market wherein you can operate that type of service. When you start operating that transcontinentally in Canada, you face the problems of time zones and of curfew airports, which makes it very difficult to operate.

Mr. Collenette: Mr. Chairman, just to conclude this one point, and this will be my final question. Mr. Taylor as said that the special charters used by Air Canada utilize extra capacity on existing flights. But in the last year there has been a cutback of service, so I guess the proper word is rationalization of service. Therefore, it is only natural that there would be fewer excess seats available because of the over-all rationalization plan. Yet it has been mentioned by Mr. McKenzie, I think, that 16 planes have been taken out of service. I do not know what their status is, whether or not they have been sold or leased or whether they are in mothballs.

The argument on the Nighthawk was that the passengers who use the Nighthawk did not cut into regular service. Is not there a whole potential market out there in which you could make perhaps more money using planes that you have cut back or taken out of regular service runs? I am not sure if you got the gist of that argument.

Mr. Taylor: Yes, I understand, Mr. Collenette. You are really suggesting that we should put on seats specifically for the charter class fares, not just . . .

Mr. Collenette: No, no, excuse me, Mr. Chairman, I am suggesting that you could improve existing service and have more seats available. In other words, you did not have to cut

[Translation]

bles. Même au cours de l'été, il y a des jours de la semaine, des périodes de la journée, où le facteur d'occupation n'est pas aussi élevé qu'à 8 h 00 du matin ou à 5 h 00 de l'après-midi. Nous avons donc décidé chez Air Canada d'appliquer ces tarifs toute l'année. Évidemment, sur les longs trajets, où les gros appareils sont utilisés, il y a plus de sièges disponibles par vol que sur les courts trajets où les petits appareils sont en service. Il y avait donc ce deuxième choix qui s'offrait à nous de bloquer entièrement certains vols et de ne pas offrir de sièges sur les courts trajets, certains jours de la semaine. Nous avons décidé plus tôt d'indiquer qu'il y avait un nombre limité de sièges disponibles sur chaque vol, sur chaque trajet, chaque jour de la semaine. Tout dépend du jour de la semaine et du trajet, mais il y a environ 200,000 sièges disponibles cet été et ils sont offerts à ces tarifs spéciaux au Canada. Pour revenir à votre première question, il est évident que ce n'est pas simplement un geste de notre part.

En ce qui concerne les vols de nuit, que nous effectuons à partir de Montréal et de Toronto vers la Floride, ils sont possibles seulement parce que la Floride, Montréal et Toronto se trouvent dans le même fuseau horaire. Toronto est un aéroport où il y a un couvre-feu. L'appareil part le soir de Toronto juste avant l'imposition du couvre-feu. En Floride, il décolle vers 4 heures du matin et entre à Toronto juste après la levée du couvre-feu. L'appareil se trouve alors à Toronto pour accomplir sa journée normale. Et le marché est tel dans cette région qu'il nous est possible d'assurer ce service. Pour ce qui est de la possibilité d'avoir un service semblable à travers le continent au Canada, il y a le problème de fuseaux horaires et des couvre-feux dans les aéroports. Il serait très difficile de procéder de cette façon.

M. Collenette: Je vais m'arrêter là, monsieur le président. Ce sera ma dernière question. M. Taylor a indiqué que les taux de vols nolisés offerts par Air Canada s'appliquent à la capacité excédentaire sur les vols. Mais cette année, il y a eu une réduction du service; il faudrait peut-être parler de rationalisation plutôt. Il faut donc s'attendre qu'il y aura moins de sièges excédentaires disponibles à la suite de cette rationalisation. Par ailleurs, M. McKenzie a mentionné que 16 appareils avaient été retirés du service. Je ne sais pas ce qu'il en est advenu, s'ils ont été vendus ou loués ou s'ils sont dans la naphtaline.

L'argument invoqué pour les vols de nuit était que les passagers qui les utilisaient ne risquaient pas d'utiliser le service régulier. Les possibilités du marché ne sont pas telles à ce niveau que vous pourriez réaliser des profits en utilisant les appareils que vous avez retirés du service régulier? Je ne sais pas si vous me comprenez bien.

M. Taylor: Je comprends votre argument, monsieur Collenette. Vous dites que nous devrions ajouter des sièges en vue de les offrir aux tarifs des vols nolisés et non pas seulement . . .

M. Collenette: Je vous demande pardon, mais ce n'est pas cela. Monsieur le président, je dis simplement que vous pourriez améliorer le service actuel et avoir plus de sièges. En

[Texte]

back on service on routes. You would have the same number of planes available. It is just that the extra capacity, which led you to rationalize in the first place, could then have been made available in charter form or under charter rates.

Mr. Taylor: We have done precisely that when we believed, on the basis of our knowledge of the market, that putting that extra flight on would do the kind of thing you suggest. In other words, that it would not only generate charter traffic but would also accommodate regular traffic so you would get the proper mix to make it economic. And we have put on extra capacity on the Toronto-Vancouver, Toronto-Calgary, Toronto-Edmonton services this summer to accomplish the kind of thing you have mentioned. This was after we rationalized it because we saw that the market would accommodate that sort of thing.

But you can get yourself into a cycle in which you are putting on capacity for the low fares and then you are eventually buying capacity for the low fares, which you cannot afford to do. But when you have the capacity available and can put it on the route where the market is, then it does become a good economic proposition. And we have done that by mounting extra week-end capacity this summer on top of the regular schedule.

Mr. Collette: Yes. Thank you very much, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Collette.

Mr. McKenzie.

Mr. McKenzie: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Mazankowski mentioned financial management and proper auditing within Air Canada and other Crown Corporations—or lack of it. I think it might be something for you to give some consideration to, Mr. Chairman, when these auditors, Coopers and Lybrand, or whoever else is doing any auditing of Air Canada's books, or the finance branch operation in Winnipeg, appear before this Committee, so we can ask them just what they are auditing and what they are not auditing. We certainly have been given some classic examples of very poor auditing.

• 1130

Last year the Canadian Air Line Pilots' Association stated:

Air Canada, through its airline clearinghouse section, has paid out \$40 million to other airlines without an audit and, as of September . . .

I imagine it is September 1975,

—was backlogged to October 1972. By not auditing, the airline is simply writing off errors in the billings which normally amount to \$160,000 a month, or nearly \$2 million over a year.

the union claims.

So that is just one example. Also, Mr. Mazankowski mentioned getting information from Air Canada through questions

[Traduction]

d'autres termes, vous n'êtes pas obligé de réduire le service. Vous pourriez avoir le même nombre d'appareils. C'est cette capacité excédentaire qui vous a amené à rationaliser votre service en premier lieu, mais elle aurait pu être offerte aux tarifs de vols nolisés ou selon cette formule.

M. Taylor: C'est exactement de cette façon que nous avons procédé lorsque nous avons cru, à la suite de nos études du marché, que des vols supplémentaires pouvaient être assurés. En d'autres termes, nous avons voulu attirer non seulement la clientèle de vols nolisés, mais également la clientèle régulière; la combinaison des deux rendait l'opération rentable. Nous avons accru notre capacité entre Toronto et Vancouver, Toronto et Calgary, Toronto et Edmonton cet été afin d'être en mesure de fonctionner exactement comme vous le proposez. Tout ceci est survenu après la rationalisation lorsque nous nous sommes aperçus que le marché était là.

Mais il y a le danger qui consiste à accroître la capacité en vue de pouvoir offrir des tarifs réduits et c'est trop cher. Lorsque la capacité est là et qu'elle peut être utilisée sur un itinéraire où il y a un marché, il peut être rentable de procéder de cette façon. Et c'est exactement ce que nous avons fait en prévoyant des sièges supplémentaires au cours des week-ends cet été, en sus des vols réguliers.

M. Collette: Je vous remercie, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Collette.

Monsieur McKenzie.

M. McKenzie: Merci, monsieur le président.

M. Mazankowski a abordé la question de l'administration financière et de la vérification à l'intérieur d'Air Canada et d'autres sociétés de la Couronne. Il a fait allusion au manque de contrôle. Il faudra s'en rappeler, monsieur le président, au moment où ces vérificateurs, *Coopers and Lybrand*, ou les vérificateurs qui examinent les comptes d'Air Canada ou les gens de la section des opérations financières qui se trouvent à Winnipeg comparaitront devant le Comité. Nous devons leur demander quel genre de travail ils font exactement. Nous avons certainement eu des exemples de mauvais travail de vérification.

L'année dernière, les représentants de l'Association canadienne des pilotes de ligne déclaraient ceci:

Air Canada, par l'entremise de son bureau central, a versé 40 millions de dollars aux autres compagnies aériennes sans vérification et au mois de septembre . . .

Je suppose qu'il s'agit de septembre 1975.

. . . accusait un retard qui remontait à octobre 1972. En ne faisant pas de vérification, la compagnie considère tout simplement comme perdues des erreurs de facturation pour un montant qui s'établit normalement à \$160,000 par mois ou près de 2 millions de dollars par année.

C'est ce que prétend l'Association.

Ce n'est qu'un exemple. M. Mazankowski a parlé de la difficulté d'avoir des renseignements d'Air Canada lorsque des

[Text]

on the Order Paper. You tell us here, Mr. Taylor, that you would like to come once a year and you will be very co-operative with us. I too have experienced difficulty with Air Canada trying to obtain answers through questions on the Order Paper. I have tried to find out what the salaries are of these eighteen or twenty vice-presidents you have and the airline refuses to give me that information.

I have asked a number of questions in regard to the cost of overhauling these obsolete Viscounts and what you have sold them for—apparently you have not been able to sell them because they are all lying around the Winnipeg airport there, rotting away. You refuse to give us any information on that.

I have tried to find out what Mr. Pratte and Mr. Ménard's retirement settlement was. I understand it was quite generous, but you refuse to give us any information. We know what the Prime Minister of Canada is being paid and M.P.s and our pensions and all the rest and I think the public and members of Parliament have a right to know what Mr. Pratte received in retirement and these other questions that I raised.

But I would like to get back to the problems you have with these thousand employees of Air Canada at Dorval. In their last letter to you they closed off with this statement:

It is with regret that we must now inform you that, unless some dramatic improvements in this situation at Dorval are forthcoming in the very near future, the Canadian Aviation Fellowship will be forced to step up its campaign at the highest levels.

And they inform me that at least six hundred of your employees wish to be transferred out of Quebec. So I would say you have a very serious morale problem and I do not see how you can have an efficient operation with six hundred people who want to be transferred out of the province.

Also, to get back to this \$15 million hangar in Winnipeg, you are stated in The Winnipeg *Free Press* as saying:

Air Canada, which can see no foreseeable complete utilization of the facility . . .

I really do not know why it was built if you cannot see how you are going to use it and you are going to have trouble leasing space. Are you just renting space from CAE now, in their hangars? Do you rent any of their hangars? Do they do any of your work?

Mr. Taylor: No. Through the Chair, we rent space from CAE Aircraft Limited.

Mr. McKenzie: Is it your people that work on the aircraft when they are in those hangars?

Mr. Taylor: It is Air Canada people who work on Air Canada aircraft.

Mr. McKenzie: I see. What I am getting at is if you have this unrest and all these employees want to be transferred out, should you not give some serious consideration to utilizing completely this \$15 million hangar and establish an overhaul and maintenance base and let these employees get out of

[Translation]

questions sont inscrites au *Feuilleton*. Vous nous dites, monsieur Taylor, que vous êtes prêt à venir devant nous une fois par année et à coopérer avec nous. Mais, moi aussi, j'ai eu bien du mal avec Air Canada lorsque j'ai essayé d'avoir des réponses à mes questions inscrites au *Feuilleton*. J'ai essayé de savoir quels étaient les traitements des 18 ou 20 présidents de la compagnie mais celle-ci a refusé de me donner cette information.

J'ai également essayé de savoir ce qu'il en avait coûté pour remettre en état les vieux *Viscount* et combien ils ont été vendus. Il semble d'ailleurs que vous n'avez pu les vendre parce qu'ils se trouvent toujours à l'aéroport de Winnipeg où ils pourrissent. Je n'ai pas eu de succès non plus.

J'ai essayé de savoir ce qu'ont obtenu M. Pratte et M. Ménard à leur retraite. Je crois savoir qu'ils ont reçu des montants généreux. Je n'ai pu avoir de renseignements. Nous savons ce que le premier ministre du Canada touche, nous savons ce que les députés touchent et nous savons quelles sont nos pensions et tout le reste. Les députés et le public ont certainement le droit de savoir ce que M. Pratte a reçu au moment où il a pris sa retraite. Et j'ai posé la question.

Je voudrais parler maintenant des problèmes que vous éprouvez avec ces milliers d'employés d'Air Canada à Dorval. Leurs représentants, dans leur dernière lettre, terminent en disant ceci:

C'est avec regret que nous devons vous dire qu'à moins d'améliorations très senties dans la situation à Dorval, dans un avenir rapproché, la Fraternité canadienne de l'aviation sera forcée d'intensifier sa campagne au plus haut échelon.

On me signale que 600 de vos employés désirent être mutés hors du Québec. J'estime donc que vous avez de très graves problèmes de moral et je ne vois pas comment vous pouvez mener efficacement votre entreprise avec 600 employés qui demandent à être mutés.

En ce qui concerne ce hangar de 15 millions de dollars, à Winnipeg, le *Winnipeg Free Press* vous fait dire ceci:

Air Canada, qui ne prévoit pas utiliser à 100 p. 100 cette installation dans un avenir rapproché . . .

Je ne comprends vraiment pas pourquoi ce hangar a été construit si on n'en avait pas besoin. Et il sera difficile de louer de l'espace. Vous louez de l'espace de la C.A.E. actuellement? Vous louez des hangars de cette compagnie? Cette compagnie travaille-t-elle pour vous?

M. Taylor: Non. Nous louons de l'espace de la C.A.E. *Aircraft Limited*.

M. McKenzie: Ce sont vos employés qui travaillent sur les appareils lorsqu'ils se trouvent dans ces hangars?

M. Taylor: Ce sont des employés d'Air Canada qui travaillent sur des appareils d'Air Canada.

M. McKenzie: Je veux simplement vous demander si, avec tous ces problèmes que vous avez, avec ces employés qui veulent être mutés ailleurs, vous n'avez pas envisagé sérieusement d'utiliser à fond ce hangar de 15 millions de dollars et d'y établir un centre d'entretien au profit des employés qui veulent

[Texte]

Quebec? They certainly had a happy crew when the overhaul and maintenance branch operated in Winnipeg a number of years ago. You certainly did not have these problems or unrest.

I think you have a real morale problem on your hands. I would like to ask you whether you are going to give any consideration at all, whether you have any plans in the future, towards moving some of the overhaul and maintenance work back to Winnipeg and make some use of this \$15 million hangar.

Mr. Taylor: Through the Chair, Mr. McKenzie, I would like to make, first of all, a comment about the number of people wanting transfers.

We have people all the time wanting transfers. We have a lot of people in Winnipeg who want to transfer to Vancouver. We have people in Halifax who want to transfer to Toronto. It does not mean that their morale is bad simply because they may want to move to some other section of the country. It may be for family reasons, for many reasons, that they put in for transfers.

We have not had an acceleration, a significant acceleration, in requests for transfers within the last year out of Montreal. So I just wanted to say that generally about transfers.

• 1135

On the question of maintenance and where we conduct it, if we are going to be compared on the basis of efficiency with other airlines of the world and if we are going to have to compete on fares with the other Canadian carriers and the other carriers operating in North America, we are going to have to conduct our maintenance operation in the most efficient manner; and the maintenance operation can be conducted in the most efficient manner by doing it where the airplanes are. For example, because of the routing of the wide-bodied airplanes, the 747's and the 1011's, and we are getting the utilization of those airplanes up to 13 hours a day and with the cost of those airplanes you have to get them up to that kind of utilization per day, they are what we call "hopping" on Toronto and all the work other than the big D Check is now being done on the wide-bodied airplanes in Toronto as a result of the schedule that came in last year and further development of the schedule this year. And there will be approximately 90 to 100 people transferred from Montreal to Toronto this year because that is the best place to do the maintenance on wide-bodied airplanes.

So what I am suggesting to you, Mr. McKenzie, is that with the high costs in this industry today, the thing to do is to do it where you can do it in the most efficient manner and in the case of wide-bodied airplanes up to Check D, the most efficient place to do it is Toronto and that is exactly where we are doing it. If it becomes efficient for us as we route airplanes to do more 727 work or more DC 9 work or more 1011 work in Winnipeg, and this year we are operating the 1011's out of Western Canada as a result of converting three of them into long-range airplanes, we are operating, 1011's out of Winnipeg

[Traduction]

sortir du Québec. Les employés étaient certainement heureux lorsque la section de l'entretien se trouvait à Winnipeg il y a quelques années. Vous n'aviez pas de problèmes à ce moment-là.

Maintenant, vous êtes aux prises avec un problème de moral chez vos employés. Je me demande de nouveau si vous avez songé à déménager une partie de votre section de l'entretien à Winnipeg comme auparavant afin d'utiliser ce hangar de 15 millions de dollars que vous avez.

M. Taylor: Monsieur le président, monsieur McKenzie, je voudrais d'abord faire une observation au sujet des gens qui demandent d'être mutés.

Nous avons constamment des gens qui demandent à être mutés ailleurs. Nous avons des gens à Winnipeg qui veulent être mutés à Vancouver. Nous avons des gens à Halifax qui veulent être mutés à Toronto. Le simple fait qu'ils veulent être mutés dans une autre région du pays ne signifie pas nécessairement que leur moral est bas. Ils peuvent avoir des raisons familiales ou d'autres pour demander à être envoyés ailleurs.

Il n'y a pas eu d'augmentation, pas d'augmentation importante dans le nombre de demandes de mutation à partir de Montréal au cours de l'année. C'est un point que je tenais à préciser.

En ce qui concerne l'entretien et l'endroit où il doit être fait, si nous devons accepter des comparaisons avec les autres compagnies aériennes du monde pour ce qui est de l'efficacité de nos opérations et si nous devons faire face à la concurrence des autres compagnies aériennes du Canada et d'Amérique du Nord, nous devons pouvoir effectuer notre entretien de la façon la plus efficace possible et pour ce faire nous devons l'effectuer là où se trouvent nos appareils. Par exemple, à cause des itinéraires des appareils à grande capacité, les 747 et les 1011, nous en sommes au point où nous utilisons ces appareils jusqu'à 13 heures par jour; avec le coût de ces appareils, c'est l'utilisation journalière qu'il faut en faire, les arrêts se font à Toronto et tout le travail autre que la vérification D est fait à Toronto pour ce qui est des appareils à grande capacité. C'est à cause de l'horaire qui a été établi l'année dernière et des changements à l'horaire qui ont été apportés cette année. Il y aura environ 90 ou 100 personnes qui seront mutées de Montréal à Toronto cette année parce que le meilleur endroit pour effectuer l'entretien des appareils à capacité est Toronto.

Ce que j'essaie de vous dire, monsieur McKenzie, c'est que dans une industrie aussi coûteuse que celle d'aujourd'hui, il faut procéder de la façon la plus efficace et la façon la plus efficace de procéder pour ce qui est des appareils à grande capacité, sauf pour ce qui est de la vérification D, est d'effectuer le travail à Toronto. C'est ainsi qu'on procède. S'il devient plus efficace, selon les itinéraires que nous faisons suivre à nos appareils, d'effectuer le travail à Winnipeg pour un plus grand nombre de 727, de DC-9 ou de 1011, cette année nous utilisons des 1011 à partir de l'Ouest du Canada; nous en

[Text]

on the London route—not all three airplanes are on that route but there are three airplanes in the long-range and some of the routings take them over Winnipeg—we will be doing more turnaround maintenance and so on but we will be doing it where we can do it most efficiently.

Some of the people in Montreal that want a transfer out of Montreal are going to be in these 80 or 90 or 100 people that will be transferring to Toronto. And there will be people in Toronto and Winnipeg and Vancouver that may want to transfer to Montreal. I spent three days recently in Winnipeg and they were telling me they have a list of people that wanted to go to Vancouver. So the transfer request within the company, I would suggest, Mr. McKenzie, does not necessarily equate to low morale.

Mr. McKenzie: I cannot agree with that after reading the correspondence the Canadian Aviation Fellowship has had to deal with. There is certainly no indication in their correspondence that they are happy with conditions there. As you mentioned, in other cities employees are asking to transfer; these 1,000 people have formed an organization, calling it the Canadian Aviation Fellowship, and they are going to have to, as they say, be forced to step up their campaign at the highest levels and they list all their concerns, point by point, in about a half dozen letters they have written to you. So it is not a simple, friendly, little request for somebody to be transferred; they are very concerned and they have listed their concerns in detail.

I do not think you can compare this organization and their concerns to somebody in Winnipeg who has asked to be transferred. This problem is new at Dorval; I know many of the employees there and many of them just cannot wait till they are 55 years of age to get out of Dorval in Quebec to get back home to Winnipeg; some of them have retired at an earlier age at a great pension loss due to the conditions there. I would have to agree with the charges made by the Canadian Aviation Fellowship. I think you have a real problem on your hands. Just what are your plans for dealing with these 1,000 people?

Incidentally you said that they would not submit names of the membership. You know who the executive is and the letters you get are signed and I would suggest to you that these people would not want their names banded about for fear of reprisal so they are just letting the executive deal with them right now.

Mr. Taylor: Through the Chair, if I may, Mr. McKenzie, I have met with these people and they have all assured me that they want to company's best interests to be looked after. I have discussed the concern that there is at the moment in Quebec. I have assured them that the corporation and its management are going to do everything possible to see that their concerns are not lost sight of. It is not a subject that I take lightly at all, Mr. McKenzie. It is a subject that I take very seriously. It is one that I think we all in this country have to take very

[Translation]

avons convertis trois en appareils à long rayon d'action, nous avons des 1011 qui partent de Winnipeg sur le trajet de Londres, il faut dire que les trois appareils ne se trouvent pas sur ce trajet; mais les trois sont des appareils à long rayon d'action et certains des trajets qu'ils couvrent les amènent au sud de Winnipeg, s'il devient plus avantageux d'effectuer le travail à Winnipeg, donc, nous y reviendrons, mais l'essentiel c'est de le faire de la façon la plus efficace.

Il y a des gens qui demandent à être mutés de Montréal et qui sont au nombre de ces 80, 90 ou 100 employés qui seront envoyés à Toronto. Il y aura peut-être des gens de Toronto, Winnipeg ou Vancouver qui demanderont à être envoyés à Montréal. J'ai passé trois jours récemment à Winnipeg et on m'a dit qu'il y avait une longue liste de gens qui demandaient à être mutés à Vancouver. Les demandes de mutation à l'intérieur de la compagnie ne sont donc pas un signe d'insatisfaction, monsieur McKenzie.

M. McKenzie: Je ne peux pas être d'accord avec vous après avoir lu certaines lettres qu'a reçues la Fraternité canadienne de l'aviation. Ces lettres ne disent pas que les employés sont satisfaits à cet endroit. Il y a peut-être des employés qui demandent à être mutés dans d'autres villes, mais je vous signale qu'il s'agit là de 1,000 personnes qui se sont groupées en la Fraternité canadienne de l'aviation, et elles sont prêtes, selon leur propre parole, à intensifier leur campagne aux plus hauts échelons. Elles font part de leurs doléances, l'une après l'autre, dans une demi-douzaine de lettres qu'elles vous ont envoyées. Il ne s'agit aucunement d'une simple demande de mutation, exprimées en termes amicaux; ces employés ont des préoccupations et ils désirent vous en faire part en détail.

Il est impossible de comparer leur situation à celle des gens de Winnipeg qui désirent être envoyés ailleurs. Il s'agit d'un nouveau problème qui se pose à Dorval. Je connais beaucoup d'employés qui s'y trouvent; ils sont nombreux ceux qui attendent simplement d'avoir atteint l'âge de 55 ans pour sortir de Dorval et du Québec et revenir à Winnipeg. Il y en a qui ont pris une retraite anticipée et accepté une pension réduite à cause des conditions à cet endroit. J'appuie l'attitude de la Fraternité canadienne de l'aviation à cet égard. Je pense que vous faites face à un grave problème. Qu'entendez-vous faire à l'égard de ces 1,000 personnes?

Vous avez fait remarquer que les noms des membres de cette Fraternité n'étaient pas connus. Cependant, vous connaissez les noms de ceux qui font partie de l'exécutif et les lettres que vous recevez sont certainement signées. Les membres ne veulent certainement pas que leurs noms soient affichés partout par crainte de représailles. Ils laissent agir leur exécutif pour l'instant.

M. Taylor: Je tiens à vous dire, monsieur le président, monsieur McKenzie, que j'ai rencontré ces gens et qu'ils m'ont assuré qu'ils avaient à cœur les meilleurs intérêts de la compagnie. J'ai discuté avec eux du problème qui se posait actuellement au Québec. Je leur ai donné mon assurance que la compagnie et sa direction allaient faire tout en leur possible pour tenir compte de leurs préoccupations. Ce n'est pas un sujet que je traite à la légère, monsieur McKenzie. Au contraire, je le prends très au sérieux. Il faut que le pays tout

[Texte]

seriously. I would suggest to you, sir, that I do not think setting up a maintenance facility in Winnipeg is the solution to the situation that we face in Dorval, in Quebec. I can assure you, sir, that I will protect the interests of individuals as well as the interests of the corporation in that I take neither this group's concerns lightly nor the concerns of the other people in Quebec lightly. They also have legitimate concerns about their position in the corporation.

• 1140

The Chairman: Thank you, Mr. McKenzie. Mr. McRae.

Mr. McRae: Thank you, Mr. Chairman. Through you to Mr. Taylor, there has been a great deal of concern expressed particularly by the opposition over the last six months about Crown corporations and the control that government has over Crown corporations. I can recall when, in another committee, we were setting up Petro-Canada, one of the things that we tried to do and failed, because of the opposition from the Tories, was to see that there was a good connection, a strong connection between the minister and the Crown corporation. It seems to me any opposition to this bill would be flying in opposite directions to the intent of the opposition who say that they want the government to have more control. It seems to me by separating yourself from the CN the government can deal directly with you and establish a board of directors in a direct sort of fashion. So it would seem to me that in many ways this would give a little bit more control to the government over the Crown corporation. I think from the opposition's point of view that that would be a desirable feature. You can comment on this when I am finished. That is by way of preface.

What I would I am a little concerned about and it follows to some extent on the first statement, is the fact that I think there is a great deal of need to rationalize modes of transportation. Unfortunately while you had this link, or whatever you want to call it, with CN, I think there was a failure to rationalize these modes of service. I am particularly concerned about the use of air in the short haul as opposed to ground surface transportation and so on. From my work on the energy committee I was able with a great deal of difficulty to get some figures that indicated to me that a DC-9 with optimal loading would use 16,000 BTU's per passenger mile for a 100-mile flight and something like 4,000 BTU's per passenger mile for 1,600 miles. So it drops to about a quarter if your flight is, say, from here to Winnipeg.

And the question I would like to ask you is: how much are we losing on, say, Toronto-Montreal, and Toronto-Ottawa-Montreal in terms of air service? Should we not be talking about phasing out a lot of air traffic between those cities and rationalizing that in terms of much better, rapid rail connections.

If you take a look at the NEB report on oil which came out last week it shows that by 1985 we will be running a 25 to 30 per cent deficit, somewhere in the area of a \$5 to \$10 billion deficit a year, so it seems to me that we have to start thinking about travelling by air where it makes sense energywise and

[Traduction]

entier le prenne au sérieux. Mais je ne pense pas que le fait de rouvrir une section de l'entretien à Winnipeg soit la solution au problème qui se pose à Dorval, Québec. Je puis vous assurer que je défendrai les intérêts de ce groupe comme ceux de la compagnie et que je ne fais pas fi de leurs doléances comme je ne fais pas fi des doléances des autres employés qui se trouvent au Québec. Ils s'inquiètent également à juste titre au sujet de leur situation au sein de la compagnie.

Le président: Merci, monsieur McKenzie. Monsieur McRae.

M. McRae: Merci, monsieur le président. Monsieur le président, monsieur Taylor, au cours des derniers six mois, l'opposition a fait grand état des sociétés de la Couronne et du contrôle que le gouvernement exerce sur elles. Je me souviens qu'à un autre Comité, au moment de la création de Pétro-Canada, nous avons tenté, sans succès, à cause de l'opposition des conservateurs, de faire en sorte qu'il y ait un lien étroit entre le ministre et cette société de la Couronne. Or, il me semble que l'opposition au présent bill va dans le sens contraire, si l'opposition veut vraiment que le gouvernement ait un meilleur contrôle. Il me semble qu'en faisant la différence entre vous et le CN, le gouvernement peut traiter directement avec vous et établir directement un conseil d'administration. Il me semble également que de bien des façons le gouvernement obtient ainsi un meilleur contrôle sur sa société de la Couronne. J'avais pensé que l'opposition fut d'accord avec une telle orientation. Vous me direz ce que vous en pensez tout à l'heure. Je ne fais que préfacier mes questions.

Je vois ici la nécessité, cela découle de ce que je viens de dire, de procéder à une rationalisation des divers moyens de transport. Malheureusement, tout le temps que vous avez eu ces liens ou ces rapports avec le CN, appelez-les comme vous voudrez, vous n'avez pu mener cette rationalisation. Je songe ici, tout particulièrement, à l'usage des avions, plutôt que des moyens de transport de surface, sur les courtes distances. Mon travail au comité de l'énergie m'a permis, non sans peine, d'obtenir des chiffres qui indiquent qu'un DC-9 chargé au maximum utilise 16,000 BTU par passager et par mille pour vol de 100 milles et 4,000 BTU par passager et par mille pour un vol de 1,600 milles. Il en coûte donc le quart pour vol d'ici à Winnipeg, par exemple.

Je vous pose donc la question suivante: quelles sont vos pertes sur des trajets comme Toronto-Montréal, Toronto-Ottawa-Montréal lorsque vous utilisez vos appareils? Ne pouvons-nous pas envisager une réduction progressive de la circulation aérienne entre ces villes et une rationalisation qui prenne la forme d'un meilleur service ferroviaire avec possibilité de correspondance.

Si vous examinez le rapport de l'Office national de l'énergie paru la semaine dernière sur la situation du pétrole, vous pouvez constater qu'en 1985, nous aurons un déficit de 25 à 30 p. 100, représentant quelque chose comme 5 ou 10 milliards de dollars par an. Il nous faut donc commencer à songer à utiliser

[Text]

profitability and moving by surface in short-haul distances. Now, how much do you lose, for instance, per ticket between Toronto and Montreal today? Can you tell me that?

Mr. Taylor: With the Chairman's permission, may I take my coat off?

• 1145

Mr. McRae: Yes, yes.

Mr. Taylor: It is not because of the heat of your question, though, it is the BTUs you were talking about.

The Chairman: Excuse me for just a moment, please. Just for the information of the members attending the Committee, we have been going since 9:30 this morning so any questions that are repetitious or have already been answered by Mr. Taylor will be disallowed by the Chair. Mr. Taylor.

Mr. Taylor: This morning for Mr. Collette I tried to go through in some detail the economics of the Montreal-Ottawa-Toronto run. As you read the transcript, if your question is not answered I would be glad to elaborate.

On the question of energy and the relative uses of energy of modes, we are participating very actively with the various agencies of government. We have one of our vice-presidents of fleet planning co-operating with the national energy groups, the various groups in transport and other agencies of government in evaluating the levels of energy, the sources of energy, the supply of energy and the cost of energy, and options—if you put all of the people who, under certain distances, travel on airplanes, on buses, would it be more efficient? So there is a lot of work going on in which we are participating very actively, Mr. McRae, in order to establish this very question of the relative uses of energy by modes of transport.

Specifically on the question of Toronto and whether or not trains are a more efficient mode of moving traffic between Toronto and Montreal, say over distances of 500 miles, as opposed to bus, automobile or air, this is a very complex economic decision that eventually will have to be made if energy gets that scarce. One of the things shown to date is that the proportion of energy that would be converted by changing any of these modes is, I think, very small, if we are talking about that point.

Mr. McRae: It is not very small, you see, if, as I would predict, by 1985 and from there on in we will be forced to cut back in our use of the automobile. Then the whole thing becomes very, very important because, of course, the automobile is the prime energy user, at least of oil, in terms of transportation. Then I think that at particular point decisions are going to have to be made.

I feel that there is some effort being made in the EMR and in terms of retro-fitting. I understand that the government may be taking some very serious action in that direction. But I

[Translation]

l'avion seulement lorsque c'est le moyen le plus indiqué pour ce qui est de l'utilisation de l'énergie, de la rentabilité et à faire appel aux moyens de transport de surface pour les courtes distances, Quel est votre déficit sur chaque billet pour le trajet Toronto-Montréal, par exemple? Pouvez-vous me le dire?

M. Taylor: Puis-je enlever ma veste, monsieur le président?

M. McRae: Oui.

M. Taylor: Ce n'est pas du fait de chaleur de la question, mais c'est à cause des unités thermiques britanniques dont nous parlons.

Le président: Excusez-moi, un instant. Mais pour le bénéfice des membres du Comité, je dirai que nous travaillons depuis 9 h 30 ce matin. Donc, le président refusera de donner suite à toute question qui a déjà été posée. Monsieur Taylor.

M. Taylor: Ce matin, M. Collette a essayé d'examiner en détail l'aspect économique de la route Montréal-Ottawa-Toronto. En lisant le compte rendu, si vous voyez qu'on n'a pas répondu à votre question, je serai prêt à donner plus de détails.

En ce qui a trait à l'énergie et à l'utilisation relative de l'énergie selon différentes façons, nous collaborons activement avec les différentes agences du gouvernement. L'un de nos vice-présidents de la planification de notre flotte collabore avec le groupe national de l'énergie et les différents groupes du ministère des Transports et des autres organismes gouvernementaux pour évaluer les niveaux, les sources, l'approvisionnement d'énergie ainsi que les coûts et les choix qui se présentent. Nous examinons quels sont les moyens les plus efficaces de transporter tous les gens, par exemple sur une certaine distance, pour savoir si c'est par voie aérienne, par autocar... Donc, nous étudions de très près cette question de savoir comment utiliser l'énergie au mieux et comment choisir les modes de transport les plus économiques en ce sens.

Quant à la question plus précise de Toronto et de savoir si ce n'est pas par voie de chemin de fer qu'il est plus économique de voyager entre Toronto et Montréal, mettons sur des distances de 500 milles, par rapport aux voyages en autocar ou en automobile ou par voie aérienne, il y a là une décision difficile à prendre au point de vue économique mais qu'il faudra prendre si l'énergie devient très rare. Cependant, jusqu'ici on s'est aperçu qu'en faisant voyager les gens par un mode ou un autre de transport, que la proportion d'énergie utilisée ne serait pas tellement différente.

M. McRae: Peut-être qu'il n'y aurait pas beaucoup de différences, mais je vous dirai qu'en 1985 et après nous serons obligés de réduire l'utilisation des automobiles. Toute la question prend donc une tournure importante car c'est l'automobile qui est la principale utilisatrice d'énergie. Il faudra donc alors prendre des décisions.

Je crois qu'on cherche au ministère de l'Énergie, des Mines et des Ressources à faire des changements de conception, de construction du matériel afin d'améliorer le rendement. Je

[Texte]

have not seen any real, good evidence that the transportation industry has really looked at this particular type of thing. I know you have because you are caught in a very serious price situation, but I do not think the rest of the industry has. So as the automobile becomes redundant or very expensive, or we possibly get into rationing, then of course these modes will have to come into play and the differences, I think, will be significant.

This will be my last question. Do you see this particular bill as in any way making it more difficult for you and CN to rationalize this particular type of situation? Are you going to be put into a situation where you are so free that you can say to hell with it, or do you feel this bill will not change that relative position if nothing has been done up to now, even when you were all in one piece? Now being two separate pieces is it going to be more difficult to negotiate these kinds of intermodal decisions?

Mr. Taylor: No, I do not see it as being inhibiting in any way because the rationalization that will take place has to take place under the umbrella of the total transportation industry. This is where the Canadian transportation research group, the CTC and various ministerial groups act as the umbrella to bring it all together, so I do not see the bill as in any way inhibiting the airline's ability to work with rail or bus or other modes to rationalize.

Mr. McRae: I am pleased to hear that you are thinking of it. I must say again that I have been very, very disheartened by the lack of interest in this, apparently from MOT. I hope that some prodding from people around here will begin making them a little more concerned about what I think is going to be a very serious problem in the very near future. Thank you.

• 1150

The Chairman: Thank you, Mr. McRae. Mr. MacKay.

Mr. MacKay: Mr. Chairman, Mr. Howie is on next. If he has a little time left over I could split my time with him, if that is possible.

The Chairman: Is that agreeable?

Mr. Howie: How many minutes do I have?

The Chairman: You have ten minutes.

Mr. Howie: Would you whistle or stand on your head or something at five?

The Chairman: I might whistle. I do not agree to stand on my head.

Mr. Howie: That you very much.

I would ask you to clarify one point, Mr. Taylor. I see Air Canada as the airline owned by the Canadian people to serve them safely at the lowest possible cost and with the greatest degree of comfort, and I want it also to be an instrument for national unity and regional development. You seem to see Air Canada as a Crown commercial corporation—

[Traduction]

crois que le gouvernement s'intéresse très sérieusement à cette question. Cependant, je n'ai pas de preuve concrète que l'industrie des transports se soit lancée dans cette voie. Mais je sais que vous vous en êtes occupés par votre situation au point de vue prix est très sérieuse. Je ne crois pas que le reste de l'industrie se soit occupé de cette question. Si le transport des gens par automobile devient quelque chose de superflu ou de trop coûteux, je crois qu'on sera peut-être obligé de se lancer dans un certain rationnement.

Et voici ma dernière question. Est-ce que vous pensez que le bill que nous avons ici va vous créer des difficultés à vous et au CN pour faire une rationalisation dans cette situation? Où est-ce que vous vous sentez suffisamment libres pour pouvoir vous passer de ce bill ou pour considérer que ce bill ne changera pas grand-chose à vos opérations? Maintenant que vous constituez deux entités distinctes, ne va-t-il pas être plus difficile de négocier ce genre de décisions intermodes?

M. Taylor: Je ne vois pas en quoi ce bill nous gênerait car, de toute façon, il y a eu et il y aura rationalisation dans l'ensemble de l'industrie des transports. C'est de cette situation que s'occupent le groupe de recherche sur les transports canadiens, la Commission canadienne des transports et les différents groupes ministériels et je ne vois pas en quoi ce bill pourrait empêcher les lignes aériennes de travailler en collaboration avec les chemins de fer ou les autocars ou les autres modes de transport.

M. McRae: Je suis heureux d'entendre votre réponse. Je dois répéter que j'ai été fort déçu de voir combien, apparemment, le ministère des Transports s'intéressait peu à cette question. J'espère que si tout le monde ici pousse un peu ce ministère à agir, il s'occupera un peu plus de cette question qui, à mon point de vue, sera extrêmement grave pour l'avenir rapproché. Merci.

Le président: Merci, monsieur McRae. Monsieur MacKay.

M. MacKay: Monsieur le président, M. Howie est le prochain orateur. S'il reste un peu de temps, je pourrais partager mon temps avec lui, si c'est possible.

Le président: Êtes-vous d'accord?

M. Howie: Combien de minutes me donnez-vous?

Le président: Vous avez dix minutes.

M. Howie: Est-ce que vous voulez bien siffler ou vous tenir sur votre tête ou quelque chose comme cela lorsque j'aurai parlé pendant cinq minutes?

Le président: Peut-être que je sifflerai. Je ne suis pas d'accord pour me mettre sur ma tête.

M. Howie: Merci beaucoup.

J'aimerais, monsieur Taylor, que vous m'éclairiez sur un point. Pour moi je considère qu'Air Canada est le transporteur aérien qui appartient aux Canadiens et qui doit leur fournir un service sûr et au coût le moins élevé possible, et leur fournir le plus grand confort possible. J'aimerais aussi considérer Air Canada comme un instrument d'unité nationale

[Text]

and it is the word "commercial" that concerns me—that has all the advantages of a Crown corporation and the advantages of a commercial corporation, but not, to the same degree, the corresponding responsibilities. Do you not have a much greater service responsibility, a duty to national unity and to regional development? If not, are you really any different than any other commercial airline?

Mr. Taylor: Through the Chair, yes, Mr. Howie, I believe we do have a service responsibility, we have a national unity responsibility, and we have responsibility, if you will, to regional development.

There is perhaps one thing I have not been clear on and not articulated as well as I might have, and it is something we appear to see happening all around us. We believe transportation in this country is very important to the country. At the same time, it must be an economic part of the economy as such on its own. In other words, we have the federal government's policy on user charges with regard to transportation. The energy that flows from the Canadian resource into transportation is being charged to us at an economic level. The cost of labour flows to us at economic levels, from their point of view. Therefore we believe we are not the reservoir to turn that all into an uneconomic equation. We must make our contribution to national unity, we must make our contribution to regional development, we must meet the service needs of regions and parts of the country, on an economic basis. I identify very much with the objectives you have outlined, but I believe we must perform these on an economic basis, not on an uneconomic basis.

Mr. Howie: Thank you, Mr. Taylor. I am wondering though if you have availed yourself of all the government opportunities that are open to you, and whether they are a high enough priority with your corporation. You appear to have taken giant strides in the direction of financial efficiency, but I suggest you are taking baby steps in the corporate conscience role of serving the have-not areas of Canada, and the in role of bringing Canadians together at a price they can afford. Has the government turned down any Air Canada proposal for financial help in a "Know Canada", type of program?

Mr. Taylor: There is a proposal being discussed at the moment.

Mr. Howie: Have you made any proposal to them that has been turned down?

Mr. Taylor: I am not aware of any proposals that we have made which have been turned down.

Mr. Howie: That is one suggestion I have for you.

Mr. Taylor: On your comments, sir, through the Chair, about examining government opportunities, I am open to examine any government opportunity that will assist us and assist our objectives.

[Translation]

et d'expansion régionale. Vous semblez considérer la société Air Canada comme société commerciale de la Couronne et c'est ce mot *commerciale* qui m'inquiète, car on implique ici qu'Air Canada a tous les avantages d'être une société d'État et aussi d'être une société commerciale, mais n'assume pas au même degré les responsabilités correspondantes. Ne pensez-vous pas que vous avez une responsabilité plus grande vis-à-vis des Canadiens pour leur fournir un service, et aussi vis-à-vis de l'unité nationale et de l'expansion régionale? Sinon, considérez-vous votre société comme réellement différente d'une autre ligne aérienne commerciale?

M. Taylor: Oui, monsieur Howie, je crois que nous avons une responsabilité tout spéciale du côté service, puis du côté unité nationale, et aussi du côté expansion régionale.

Peut-être que je ne me suis pas bien exprimé de ce côté, mais nous considérons que les transports constituent quelque chose de très important dans notre pays et qu'ils sont une partie intégrante de l'économie dans son ensemble. Mais ils constituent aussi une entité économique. En d'autres termes, nous devons suivre la politique du gouvernement fédéral en ce qui a trait aux frais que nous faisons payer aux usagers pour les transporter. Cependant, au niveau de l'économie nous devons payer l'énergie pour transporter les Canadiens, et nous devons payer les salaires, par conséquent nous considérons que notre opération ne doit pas devenir déficiente du côté économique. Nous devons aussi contribuer à l'unité nationale et à l'expansion régionale, c'est-à-dire que nous devons répondre aux besoins des régions et des différentes parties du pays sur une base économique. D'après moi, les objectifs que vous avez fixés sont les miens, mais nous devons cependant rester rentables économiquement parlant.

M. Howie: Merci, monsieur Taylor. Mais je me demande si vous avez profité de tout ce que le gouvernement peut vous offrir. Vous semblez avoir fait des pas de géant en ce qui a trait à l'efficacité du côté financier, mais il me semble que vous n'avez fait que des pas de bébé pour desservir les régions du Canada qui sont démunies et pour aider les Canadiens à se rencontrer à des prix qu'ils peuvent payer. Est-ce que le gouvernement a refusé de l'aide financière à Air Canada dans le cadre d'un programme tel que «Connaissance du Canada»?

M. Taylor: Nous discutons d'une proposition juste en ce moment.

M. Howie: Est-ce que vous avez présenté au gouvernement des propositions que ce dernier a refusées?

M. Taylor: Non, je n'ai pas connaissance qu'on ait refusé des propositions que nous ayons faites.

M. Howie: J'ai quelque chose à vous proposer.

M. Taylor: Je suis prêt à examiner toute proposition que pourrait nous présenter un gouvernement pour nous aider à atteindre nos objectifs.

[Texte]

Mr. Howie: My point is that they do exist and you have not made any proposals for assistance from them; that your staff have not developed the imagination, perhaps because this is not a high enough priority to come to the government with a proposal and to ask for their help.

I tell you frankly that in my view the people's airline must serve the purpose of national unity, and I suggest it should propose such a plan to the government. Has the airline discussed this role in national unity, with, for example, the government secretariat charged with the responsibility for national unity? We have established that you have not gone to DREE.

• 1155

Mr. Taylor: As I mentioned earlier, a group has been set up. I believe the impetus for it arose out of—and I am groping here a bit—the last report by the Commissioner of Official Languages. Air Canada and the transportation industry are participating in it. Air Canada is chairing one of the subgroups that are looking at this possibility—along with all other carriers and all other modes—of finding some way to encourage people and to provide opportunities for people, to move back and forth across Canada.

I would again suggest, sir, that the development by CP and ourselves of the chartered across-Canada fares was a response. It was to try to make it possible for people to travel in Canada at an economic base for the capacity provided that was not being used by those who could afford to travel.

Mr. Howie: You are aware, too, that your charter class fares were sold out in very, very short order. In fact, your ads were running in the Atlantic provinces long after the seas were exhausted to the end of August. I suggest to you that this should, perhaps, cause your financial planners to examine the question of lower fares, more participation with the same or better generation of money.

Mr. Taylor: We will certainly be examining that in detail, Mr. Howie. But the great economic question you find yourself facing is that you can always sell a product at a price, but sometimes you cannot afford to produce it at that price.

The Chairman: Thank you, Mr. Howie. Mr. MacKay.

Mr. MacKay: Thank you, sir.

Mr. Taylor, there are so many questions I would like to ask you in about five minutes, but I hope you will be back again. There are three things I would like to ask, sort of tripartite question.

First, labour relations, as I understand it, have been less contentious, with the exception of that CALPA matter, that serious matter last summer. I assume that you have been meeting with all the leaders of the various unions within Air Canada. I would like you to consider as well, and tell us, what

[Traduction]

M. Howie: Je vous dirai qu'il existe des propositions de ce genre-là mais que vous n'avez pas demandé d'aide dans ce cas et que votre personnel n'a pas fait preuve d'imagination dans ce domaine. Peut-être que vous n'avez pas fixé une priorité suffisamment élevée à ces questions, c'est-à-dire à aller trouver le gouvernement et à lui présenter une proposition en demandant son aide.

A mon avis, la société aérienne qui appartient aux Canadiens devrait aider à assurer l'unité du pays et elle devrait proposer un tel plan au gouvernement. Est-ce que votre société a discuté de ce rôle avec le secrétariat du gouvernement qui est responsable de l'unité nationale? Nous avons découvert que vous ne vous êtes pas adressés au ministère de l'Expansion économique régionale.

M. Taylor: Comme je l'ai indiqué plus tôt nous avons établi un groupe chargé de ces questions. Je crois que l'élan en ce sens a été pris à la suite du dernier rapport présenté par le commissaire aux langues officielles. Air Canada et l'industrie du transport participent à ce groupe et Air Canada préside ce groupe qui examine la possibilité, en collaborant avec d'autres transporteurs et d'autres moyens de transport, de trouver une façon d'encourager les gens à sillonner davantage le pays et ainsi à se rencontrer.

Je dirais en ce sens que l'établissement par CP et par notre société des tarifs de vols nolisés à travers le Canada constitue une réponse à votre question. C'est là un moyen de permettre aux Canadiens de voyager économiquement au Canada en profitant des sièges dans les avions qui n'ont pas été utilisés par ceux qui ont les moyens de voyager.

M. Howie: Vous savez que votre classe tarif nolisé est vendue entièrement très tôt. En fait votre publicité a continué à se faire dans les provinces de l'Atlantique longtemps après que les sièges n'étaient plus disponibles à la fin d'août. Je vous dirai que vos planificateurs dans le domaine financier devraient songer à examiner la possibilité d'établir des tarifs moins élevés et de permettre une plus grande participation, c'est-à-dire une meilleure utilisation de l'argent.

M. Taylor: Nous allons certainement examiner cette proposition en détail, monsieur Howie. Le seul problème au point de vue économique, c'est que vous pouvez très bien vendre un produit à tel prix mais que quelquefois, vous ne pouvez pas vous permettre de le fabriquer à ce prix.

Le président: Merci, monsieur Howie. Monsieur MacKay, vous avez la parole.

M. MacKay: Merci.

Dans les cinq minutes dont je dispose, il y a tant de questions que je voudrais poser... mais j'espère que vous reviendrez. Toutefois, j'aimerais vous poser une sorte de question en trois parties.

Tout d'abord, dans le secteur des relations de travail, si je le comprends bien, sauf en ce qui a trait à la CALPA, c'est-à-dire à l'Association canadienne des pilotes des lignes aériennes, la situation a été moins tendue l'été dernier. Je suppose que vous avez rencontré les chefs des différents syndicats, etc.

[Text]

sort of additional activities you foresee for Air Canada as a result of Clause 6.(1)(d) of this bill. It, in effect, is going to allow Air Canada more flexibility in expanding some of its transport-related activities. Do you foresee doing this directly through subsidiary companies, and will you be using, or attempting to use, your existing employees?

The second point I would like you to comment on is the very large charges Air Canada has to pay in some of these more expensive airports we have seen develop lately, such as Calgary and Mirabel. This, presumably, must greatly increase your overhead.

Thirdly, I have been concerned, as you probably know, for some months about the de-icing situation at Mirabel. I have been hearing reports of bitter complaints from some airlines of the very unsatisfactory technical ability in Mirabel to discharge this very important—from a safety as well as from a scheduling point of view—task. In connection with this, I see that we have a brief here from Black Aero-Space Limited. I am wondering what the prospects are for 1978? Do you have this matter under advisement, and are you prepared to let someone else take a crack at it if Air Canada cannot do it properly?

M. Taylor: Mr. MacKay, I will try not to use up your time and ...

Mr. MacKay: That is all right.

Mr. Taylor: ... answer your questions quickly. You commented on labour relations. I believe our management has been working very closely with our labour groups. We have, within the last year, resolved contracts with CALEA, ground-service personnel, with the IMAW—a large union—with the IMAW in Winnipeg. We have just completed negotiations, subject to ratification, with CALPA, which resolves all the outstanding issues with them as well. So we have had, I believe, in the last 12 or 14 months, a good period of labour relations within the company.

• 1200

On the question of Clause 6. (1)(d), and what I foresee happening there, I have stated publicly on a number of occasions that in terms of so-called diversification, if you will, that until we get the airline turned around and on a firm financial base, with its organization going in the right direction, we are not going to embark upon any major diversification at all until we get the airline itself structured. At such time as we do move we will move very cautiously and very carefully in those areas that are related directly to our operation, and to that extent we will use as much as possible the human resources that we have

[Translation]

J'aimerais aussi que vous m'indiquiez quelles sont les opérations supplémentaires que va effectuer Air Canada à la suite de l'adoption de l'article 6(1)d) du présent bill, car en effet cet article va donner plus de souplesse à Air Canada pour accroître certaines activités. Est-ce que vous pensez que vous allez agir directement en utilisant des filiales, et est-ce que vous allez faire appel ou essayer de faire appel au personnel que vous avez à l'heure actuelle pour ces activités?

En deuxième lieu, j'aimerais que vous m'indiquiez ce que vous pensez au sujet des lourdes charges que représente pour Air Canada l'utilisation de certains aéroports dont les droits sont très élevés, tels ceux de Calgary et de Mirabel, récemment créés. Cela doit, je le pense, augmenter vos frais généraux de façon très importante.

En troisième lieu, je m'inquiète, comme vous le savez sans doute depuis plusieurs mois de cette situation de l'enlèvement de la glace à Mirabel. J'ai entendu des plaintes amères de la part de certains transporteurs aériens sur les déficiences des techniques à Mirabel, dans ce domaine. Il y a là une question grave au point de vue sécurité et aussi au point de vue horaires. D'ailleurs, en ce sens, nous avons ici un mémoire de Black Aero-Space Limited, et je me demande qu'est-ce que vous avez prévu dans ce domaine pour 1978? Est-ce que vous êtes en train d'étudier cette question ou est-ce que vous allez donner à quelqu'un d'autre le mandat de s'occuper de cette question si Air Canada n'est pas capable de le faire?

M. Taylor: Monsieur MacKay, je ne voudrais pas abuser de votre temps et ...

M. MacKay: Allez-y.

M. Taylor: ... et je vais répondre rapidement à vos questions. Vous avez apporté des remarques sur les relations du travail: je crois que notre direction a travaillé en collaboration très étroite avec les groupes syndicaux et nous avons, au cours de l'an passé, après avoir résolu les difficultés, établi des contrats avec la CALEA, c'est-à-dire l'Association canadienne des employés du transport aérien, avec le personnel des services au sol, avec l'IMAW, soit l'union internationale des mouleurs et travailleurs assimilés, qui est très importante, à Winnipeg. Nous venons de terminer des négociations avec la CALPA, ce qui donne une solution à toutes les questions qui restaient à régler avec ce syndicat. Je crois donc que depuis ces derniers douze ou quatorze mois nous avons eu des relations très satisfaisantes dans le domaine du travail au sein de la société.

En ce qui a trait à l'article 6(1)d), je prévois, et j'ai déclaré en bien des occasions, au point de vue diversification des opérations, si vous voulez, qu'avant que notre société soit bien établie au point de vue financier nous n'allons pas nous embarquer dans de grands projets. Une fois que notre structure sera bien établie et nos finances solides alors nous avancerons avec prudence dans les domaines indirectement connexes à nos opérations et nous chercherons autant que possible à utiliser les ressources du personnel que nous avons déjà dans notre organisation à condition que leur capacité soit à la hauteur des opérations que nous voulons faire.

[Texte]

in the organization, assuming their skills are compatible with the fields in which we want to operate.

On the question of airport charges, these charges, as everyone knows, have been going up very rapidly in the past year. The industry has taken the strong stand on the Calgary airport situation with the Ministry that those charges were excessive and negotiations are going on with the Ministry, through the Association, in order to establish what we refer to as an economic charge for those airports. And the Air Transport Association of Canada have a full-time staff member working on behalf of the industry with the Ministry in order to try to bring about a better economic base for airport charges.

On the question of de-icing and Black Aero-Space Limited, Mr. Chairman, I know you mentioned earlier this morning you were going to deal with the question of Black Aero-Space Limited representation and, if you wish, I can get into this now. I am not sure how you want to handle that.

Mr. MacKay: Well, Mr. Chairman, I realize that I have already extended my time. I have asked three questions which themselves opened up many more. I am just wondering, Mr. Taylor, without getting into the break itself, could you just tell the Committee whether there (a) has been a problem in the past, and (b) does Air Canada foresee it being resolved and, if so, by Air Canada or by somebody else?

Mr. Collenette: Mr. Chairman, on a point of order.

The Chairman: Mr. Collenette, on a point of order.

Mr. Collenette: If I may say so, this line of questioning is somewhat presumptuous. I do not want to start scoring points. I think, in all fairness, we should hear from the other witness. Mr. Taylor is going to be here throughout the duration of the discussion of this bill and anything he may say pre-empt the comments made by Black Aero-Space Limited.

The Chairman: As I mentioned, there will be a subcommittee meeting immediately after this session to determine the feasibility of the witnesses appearing before us. There has been a request from many of the members to continue with Air Canada and then, of course, a possibility of the Ministry of Transport. So this is what will be discussed. I think your point of order is well taken, Mr. Collenette. We have a brief before the Committee and any questions will be answered at length, I would presume. So it would be just taking up other members' time for questions that will probably be answered later on, either this evening or tomorrow.

Mr. MacKay: Mr. Chairman, on a point of order, and I will make it very brief. Without that interruption, Mr. Taylor could have answered the question very briefly. All I wanted was an indication. Surely there must be more to the question of deicing than that which is encompassed in the brief of Black Aero-Space Limited. I was asking questions about this long before Black Aero-Space Limited was, and I think I should be

[Traduction]

Quant à ces frais d'aéroport qui, comme tout le monde le sait, ont augmenté très rapidement l'année dernière, l'industrie a indiqué très clairement au ministère que les frais étaient trop élevés dans le cas de l'aéroport de Calgary et on cherche à établir actuellement avec l'Association des transports aériens ce que nous aimons considérer comme étant des frais en rapport avec l'économie. L'Association des transports aériens a une personne qui travaille à plein temps pour l'industrie auprès du ministère pour essayer d'établir une meilleure base économique dans le cas de ces frais d'aéroport.

Quant à la question du déblaiement de la glace et du mémoire de la *Black Aero-Space Limited*, monsieur le président, je sais que vous avez indiqué ce matin que vous alliez traiter de ce mémoire et, si vous le voulez, je puis discuter de cette question tout de suite. Je ne sais pas exactement comment vous voulez qu'on procède.

M. MacKay: Monsieur le président, je me rends compte que j'ai déjà dépassé mon temps. J'ai posé trois questions qui elles-mêmes en ont soulevé beaucoup d'autres et je me demande, monsieur Taylor, si vous pourriez juste indiquer au Comité: a) si dans ce cas un problème s'est posé dans le passé, et b) si Air Canada prévoit qu'on pourra le résoudre et alors, si c'est Air Canada ou quelque autre organisme qui va s'en occuper?

M. Collenette: Monsieur le président, j'invoque le Règlement.

Le président: Monsieur Collenette, vous avez la parole.

M. Collenette: A mon avis, ces questions sont un peu présomptueuses. Je crois qu'en toute justice nous devrions entendre un autre témoin. M. Taylor va rester ici avec nous pendant toute la durée des discussions sur ce bill et tout ce qu'il pourrait dire maintenant pourrait empiéter sur les remarques que présentera *Black Aero-Space Limited*.

Le président: Comme je l'ai indiqué, tout de suite après cette séance, nous aurons une réunion du sous-comité qui établira si les témoins pourront comparaître. Beaucoup de membres du Comité ont demandé qu'on continue à entendre Air Canada et, naturellement, aussi peut-être le ministère des Transports. C'est donc de ce sujet que le sous-comité discutera et je crois que votre rappel au Règlement est très pertinent, monsieur Collenette. Un mémoire a été soumis au Comité et, par conséquent, alors je suppose que ces questions pourront recevoir des réponses détaillées. Donc, pour l'instant poser ces questions ne ferait que prendre du temps que pourraient utiliser les membres ici maintenant, tandis que probablement elles recevraient une réponse plus tard soit ce soir soit demain.

M. MacKay: J'invoque le Règlement et je serai bref. S'il n'y avait pas eu cette interruption, M. Taylor aurait pu déjà répondre rapidement à la question et tout ce que je voulais c'était qu'il nous indique rapidement quelle est la situation. Très certainement cette question du nettoyage de la glace est une question qui dépasse ce qui a pu être mis dans le mémoire de la *Black Aero-Space Limited*. J'ai déjà posé des questions à

[Text]

entitled to a short answer, regardless whether there is a brief pending or not.

Mr. Roy: Mr. Chairman, on a point of order.

The Chairman: Order, please.

Mr. Roy, on a point of order.

Mr. Roy: I think this question could be put when we receive the brief from the witnesses concerning this decision. I think the agreement was reached between Transport Canada and the Air Transport Association of Canada, not specifically with Air Canada.

The Chairman: Order, please. Mr. Taylor has indicated that he has a brief comment. If it is agreeable with the Committee members, I will allow him to have a brief comment, because we have gone over the time. I feel the question asked by Mr. MacKay in order and if Mr. Taylor has a short comment, I think we should allow him to make it.

Mr. Taylor.

Mr. Taylor: Mr. MacKay posed two questions and I will try to answer them directly through the Chair.

On the first question, the opening of Mirabel Airport in the first winter of its operations presented some problems with respect to the deicing and these problems have been thoroughly discussed within the industry with the Ministry.

On the second question, the industry, I believe the Ministry, and certainly Air Canada's participation in the industry, believe the experience of last winter has enabled them to plan for the winter of 1977-78 in such a manner that those problems will be overcome.

• 1205

The Chairman: Thank you, Mr. McCain.

Mr. Watson.

Mr. Watson: First, Mr. Taylor, how many people do you have here from Air Canada with you this morning, or have you had at these hearings?

Mr. Taylor: I have the General Attorney, the Director of Financing and the Chief Accountant here with me, to be used as witnesses if we need them.

Mr. Watson: So there are four people from Air Canada?

Mr. Taylor: Well, there are Air Canada people coming and going, and I have two staff people behind me . . .

Mr. Watson: Well, I just wanted to . . .

The Chairman: Order, please. To clarify the situation: I did not feel that all the names had to be mentioned. However, if the Committee members feel that it is important, then the list of names given to the Chair was: Mr. Norman Garwood, Manager, Corporate Affairs; André St-Denis, Director, Financing; Donald McLeod, Vice-President, Public Affairs; Michel Fournier, Secretary; John Wales, Schedule Develop-

[Translation]

ce sujet longtemps avant qu'intervienne la *Black Aero-Space Limited* et je crois qu'on devrait me fournir une courte réponse, qu'il y ait oui ou non un mémoire en instance.

M. Roy: Monsieur le président, j'invoque le Règlement.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît.

Monsieur Roy, vous avez la parole.

M. Roy: Je crois qu'on pourrait poser cette question lorsque nous examinerons ce mémoire. Je crois qu'il y a eu un accord qui a été fait entre le ministère des Transports du Canada et l'Association du transport aérien et il s'agissait là d'un accord qui n'était pas limité à Air Canada.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. M. Taylor a indiqué qu'il avait un bref commentaire à présenter. Si les membres du Comité sont d'accord, je vais lui permettre de parler, car nous avons déjà dépassé notre temps. Je crois que la question posée par M. MacKay est recevable et que nous devrions permettre à M. Taylor de nous apporter une courte réponse.

Monsieur Taylor, vous avez la parole.

M. Taylor: M. MacKay a posé deux questions et je vais essayer d'y répondre.

Pour la première question, l'ouverture de l'aéroport de Mirabel lors du premier hiver de son exploitation a créé quelques problèmes pour le nettoyage de la glace et on a discuté d'une façon approfondie de ces problèmes aux s'en de l'industrie avec le ministère.

Quant à la deuxième question, je dirais que l'industrie et le ministère, je crois, et très certainement Air Canada sont convaincus que l'expérience acquise au cours de l'hiver dernier leur a permis de préparer des plans pour l'hiver 1977-1978 afin de surmonter ces difficultés.

Le président: Merci, monsieur MacKay.

Monsieur Watson, vous avez la parole.

M. Watson: Tout d'abord, monsieur Taylor, combien de représentants d'Air Canada sont-ils venus avec vous ce matin?

M. Taylor: Il y a ici le procureur général, le directeur des Services financiers et le chef comptable, qui sont prêts à témoigner si nous avons besoin d'eux.

M. Watson: Vous avez donc quatre représentants d'Air Canada?

M. Taylor: Il y a du personnel d'Air Canada ici qui vient et qui part, il y a deux membres de mon personnel qui sont là derrière moi . . .

M. Watson: Je voulais simplement . . .

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Pour clarifier la situation, je ne pensais pas qu'il fallait que tous les noms soient mentionnés, toutefois si les membres du comité pensent que c'est important, voici la liste des noms qu'on a donnée au président: M. Norman Garwood, directeur, Affaires de la société; M. André St-Denis, directeur, Services financiers; M. Donald McLeod, vice-président, Affaires publiques; M.

[Texte]

ment Director; Trevor Tripp, Manager, Management Information Services; Don McIntyre, Director, General Accounting; and Cameron DesBois, Q.C., General Attorney; and there are other representatives from Air Canada, as well.

Mr. Roy: Mr. Chairman, if I may . . .

The Chairman: Mr. Roy . . . on a point of order?

Mr. Roy: . . . when we discussed the possibility of having here all the people involved in this bill, some members asked to have all the people involved in the accounting department, and I think that is the reason why Mr. Taylor has these persons here. This question was put during the steering committee meeting and that is the reason why all the people are here.

The Chairman: Thank you, Mr. Roy.

Mr. Watson.

Mr. Watson: Well, is there anyone here who is responsible for labour relations?

Mr. Taylor: No, there is not. But if you have questions, I would be glad to answer them.

Mr. Watson: Yes; I think you are familiar with one of the areas.

I prefaced my questioning with a request for the number of people here because it would seem that there are between 10 and 15 people from Air Canada, and giving them an average salary of \$25,000 a year, which would be about \$100 per day—which is, I think, a low figure for the 15 people who are here—that comes out to \$13 an hour; and I just want to point out that the questions that I am getting into now would, I think, basically not be necessary had Air Canada fulfilled its obligations as a reasonable, responsible employer in the situation which I am now going to get into. So it is 15 times \$13 per hour, whatever that comes to.

The Chairman: Order, please! Mr. Watson, that is a little out of order.

Mr. Watson: Anyway, that is . . .

The Chairman: I am sorry, sir. At the request of the subcommittee, in that we did not obtain the annual report which was to be referred to us, it was generally agreed that the people in the departments responsible for the annual report and the new reorganizational bill were to be here, at the request of the government and not of Air Canada.

Mr. Watson.

Mr. Watson: No, look. I am just pointing out a fact here to Mr. Taylor, because he knows very well what I am leading into.

This relates to a labour relations episode which occurred back in 1973. I was brought into the picture because some of

[Traduction]

Michel Fournier, secrétaire; M. John Wales, directeur de l'Établissement des horaires; M. Trevor Tripp, directeur, Service d'information de la direction; M. Don McIntyre, directeur, comptabilité générale; et M. Cameron DesBois, c.r., procureur général; et il y a encore d'autres représentants d'Air Canada.

M. Roy: Monsieur le président, si vous permettez . . .

Le président: Monsieur Roy . . . est-ce un rappel au Règlement?

M. Roy: . . . lorsque nous avons discuté de la possibilité de faire venir ici tous les gens impliqués dans le cas de ce bill, certains députés ont demandé que tous les représentants du Service de comptabilité viennent, et c'est la raison pour laquelle, je crois, monsieur Taylor a fait venir les personnes qui sont ici. Cette question a été présentée au cours de la réunion du comité de direction et c'est pourquoi ces représentants de la Société sont venus ici.

Le président: Merci, monsieur Roy.

Monsieur Watson, vous avez la parole.

M. Watson: Y a-t-il ici une personne qui est responsable des relations du travail?

M. Taylor: Non, il n'y en a pas. Mais si vous avez des questions dans ce domaine, je pourrai y répondre.

M. Watson: Très bien. Je crois que vous êtes au courant d'un des secteurs.

J'ai fait précéder mes questions d'une demande afin de savoir le nombre de représentants que vous aviez ici, car il me semble qu'il y a ici de 10 à 15 personnes d'Air Canada et si leur salaire moyen est de \$25,000 par an, ce qui est à peu près \$100 par jour . . . chiffre à mon avis peu élevé pour vos quinze représentants ici . . . Cela revient à \$13 par heure. Je dirais, dans ce contexte, que les questions que je vais poser ici n'auraient pas eu besoin d'être posées si Air Canada avait rempli ses obligations, c'est-à-dire s'était montré un employeur raisonnable et avait assumé ses responsabilités dans le domaine dont je vais parler. Cela vous coûte donc 15 fois \$13 par heure c'est-à-dire . . .

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Monsieur Watson, cela n'est pas tout à fait régulier.

M. Watson: De toute façon, cela représente . . .

Le président: Je m'excuse. A la demande du sous-comité, du fait que nous n'avions pas obtenu le rapport annuel qu'on devait nous soumettre, nous nous sommes mis d'une façon générale d'accord pour convoquer ici les représentants des services responsables du rapport annuel et de ce nouveau bill sur la réorganisation, et c'est à la demande du gouvernement que ces représentants d'Air Canada sont ici et non pas par la faute d'Air Canada.

Monsieur Watson, vous avez la parole.

M. Watson: Je voulais simplement ici faire remarquer ce fait à M. Taylor parce qu'il sait bien à quoi je veux en venir.

Dans le cadre de cette affaire des relations du travail, qui remonte à 1973, je me suis trouvé impliqué parce que certaines

[Text]

the people working in the power plant at the Air Canada base in Dorval indicated that there was a serious deterioration in labour-management relations because of the handling of a particular case, that regarding Mr. N. J. Morrison who was the chief shop steward at the plant shop. To bring members here into the picture, I will just go over the background of this episode.

Morrison was forced to work overtime on Dominion Day, 1973, although it was a statutory holiday and is a statutory holiday. He had been required to work on St-Jean Baptiste day the week before, which Air Canada had also decided would be a normal working day. After working five hours on Dominion Day, 1973, from 7.30 a.m. to 12.30 p.m., Mr. Morrison went home tired, leaving three hours ahead of time. He was 58 years old and up to that time he had worked 13 days without a break and he was tired. He was, I suppose, also making the point that he felt Air Canada was misusing the powers it had under its collective agreement to call in employees for essential work on holidays.

• 1210

The so-called essential work that Mr. Morrison was called in to do that day could have easily been left to the next day. Mr. Morrison's view and the view of the other full employees was that this call-in for Dominion Day was just a show of power by whomever the company official responsible was.

Following this, Mr. Morrison was suspended for five days with a loss of pay and with a letter being placed on his file saying he was absent three hours without permission.

Subsequent to this episode, I wrote to the Minister of Transport giving him details of the incident. I also wrote to Mr. Munro, and this was followed by further letters to the Minister of Transport and to Mr. Benson, Assistant to the President of Air Canada during 1974. Mr. Morrison during this time also contacted the member of Parliament for Vaudreuil who also wrote letters. It was suggested during this exchange of correspondence that Mr. Morrison file a complaint to the Canada Labour Relations Board alleging violations to the Canada Labour Code, and Mr. Morrison pursued that course. I told Mr. Morrison that I would attend that hearing if he thought it would be useful, and I did.

The first hearing, which was scheduled for September 23, 1974 and to which subpoenas were sent to a number of Air Canada employees to attend, was cancelled because of the illness of one of the Board members. This is where the real problem began.

Air Canada was making a point of some kind to assist itself, and apparently, in making this point, it decided that it would interpret its own internal regulation which required that employees attending court be eligible for regular salary. It decided to interpret its own internal regulation in a way in which the word "court" was deemed to exclude the labour

[Translation]

des personnes travaillant dans les installations de la base d'Air Canada à Dorval avaient indiqué que la situation se détériorait sérieusement dans le domaine des relations entre la direction et le personnel du fait de la façon dont on avait traité M. N. J. Morrison, qui était délégué syndical principal de cet atelier. Je veux donc vous donner les antécédents de cette affaire.

M. Morrison avait été obligé de faire des heures supplémentaires lors du jour de la Fête du Canada en 1973, même s'il s'agissait là d'un congé statutaire; de plus, on l'avait obligé à travailler une semaine auparavant le jour de la Saint-Jean-Baptiste, jour qu'Air Canada avait décidé de considérer comme un jour de travail ordinaire. Après avoir travaillé 5 heures le jour de la fête nationale en 1973, de 7 h 30 du matin à 12 h 30, M. Morrison est rentré chez lui fatigué, 3 heures plus tôt que d'habitude. Il avait 58 ans et il venait de travailler 13 jours d'affilée et se sentait très fatigué. Je suppose qu'il avait également le sentiment que Air Canada abusait des pouvoirs qui lui sont conférés en vertu de la convention collective, pouvoirs d'appeler ses employés au travail pour les services essentiels pendant des jours fériés.

Il est évident que le service essentiel pour lequel M. Morrison a été convoqué aurait très bien pu attendre jusqu'au lendemain. M. Morrison ainsi que les autres employés ont eu l'impression que les agents responsables de la société ne les avaient obligés à travailler le jour de la fête nationale que pour montrer leur pouvoir.

Par la suite, M. Morrison a été suspendu de ses fonctions pendant 5 jours, sans solde et une lettre a été ajoutée à son dossier indiquant qu'il s'était absenté trois heures sans permission.

À la suite de cet épisode, j'ai écrit au ministre des Transports en lui donnant tous les détails de l'incident. J'ai également écrit à M. Munro et j'ai écrit de nouvelles lettres au ministre des Transports, et à M. Benson, adjoint du président d'Air Canada en 1974. Pendant ce temps, M. Morrison est entré en contact avec le député de Vaudreuil qui a également écrit des lettres. Au cours de cet échange de lettres, on a suggéré à M. Morrison de déposer une plainte auprès de la Commission des relations de travail du Canada, en alléguant que le Code du travail du Canada avait été enfreint. C'est ce que fit M. Morrison. J'ai indiqué à M. Morrison que j'assisterais à l'audience s'il jugeait que cela pourrait être utile, c'est ce que j'ai fait.

La première audience devait avoir lieu le 23 septembre 1974 et des assignations à comparaître ont été envoyées à plusieurs employés d'Air Canada. Cette audience a été annulée en raison de la maladie de l'un des membres de la Commission. C'est là que les vrais problèmes ont commencé.

Air Canada a décidé d'interpréter ses propres règlements internes qui exigent que les employés qui comparaissent devant un tribunal touchent leur salaire normalement. Air Canada a donc décidé d'interpréter ses propres règlements internes de façon à ce que le terme «cour» exclut la cour des relations de travail. Toutes les autres cours pouvaient faire l'affaire à

[Texte]

relations court. Any other court okay, but not the labour relations court. This was a decision that was made by Air Canada management.

Consequently, Air Canada refused to pay its employees in this situation for the day's salary resulting from their attending a cancelled labour relations court hearing, the cancellation of which had nothing to do with the person laying the complaint, Mr. Morrison; it had to do with the Board itself. All right.

So I then followed this up with further letters to the Minister, even subsequent to this first cancellation and subsequent to the refusal of Air Canada to pay the salaries of these people who had attended the cancelled Canada Labour Relations Board meeting.

Finally the hearing was held on December 4, 1974. I went there and, believe it or not—this is old hat now—but believe it or not, Air Canada, through its lawyer, objected, and made a formal representation to the Canada Labour Relations Board objecting to my presence as a member of Parliament at that hearing. That was later the basis of a question of privilege which I raised in the House of Commons, and that is really a side issue, but again, sir, it demonstrates what the attitude of Air Canada was towards this particular incident involving Mr. Morrison.

• 1215

Subsequent, then, to all this, and going along with it, Mr. Herbert was writing letters and was in communication with the Minister. On February 21, 1975, Mr. Herbert raised a motion under Article 43 of Standing Orders. This motion reads as follows:

That this House, without debate, express its opinion that employer and employee representatives of Crown corporations be treated equally when called to appear before the Canada Labour Relations Board and specifically that employees subpoenaed to appear before the board not be penalized by loss of salary.

That motion passed the House of Commons unanimously. Subsequent to that unanimous motion of the House of Commons asking that Air Canada pay employees who appear before the Canada Labour Relations Board, could you tell us, Mr. Taylor, what Air Canada did? In response to this unanimous motion of the House of Commons of Canada?

Mr. Taylor: No, I cannot, Mr. Watson, but I will get you an answer by the next sitting.

Mr. Watson has detailed the case. I would like if I could, through the Chair, Mr. Chairman, to mention that also included in the detail of that case was the fact that Mr. Morrison's appeal was channelled through the union grievance procedure and the union chose not to get involved in it.

The Chairman: Thank you, Mr. Watson. Mr. Collette.

[Traduction]

l'exception de la cour des relations de travail. Cette décision a été prise par la décision d'Air Canada.

Par conséquent, Air Canada a refusé de payer ses employés pour la journée d'audience de la cour des relations de travail à laquelle ils avaient assisté, audience dont l'annulation n'avait rien à voir avec la personne qui a déposé la plainte, c'est-à-dire M. Morrison. Cette annulation était le fait de la Commission elle-même, très bien.

J'ai donc continué à envoyer des lettres au ministre, même après cette première annulation et après le refus d'Air Canada de verser leur journée de salaire aux personnes qui étaient censées assister à l'audience de la Commission des relations de travail du Canada.

L'audience a finalement eu lieu le 4 décembre 1974. J'y ai assisté et, croyez-le ou non, Air Canada s'est opposée à ma présence en tant que député et a même présenté une instance officielle auprès de la Commission des relations de travail du Canada. Cela a fait par la suite l'objet d'une question de privilège que j'ai posée à la Chambre des communes et c'est secondaire, bien sûr, mais cela prouve bien qu'elle a été l'attitude d'Air Canada à l'endroit de M. Morrison au cours de cet incident particulier.

Suite à tout cela, M. Herbert a envoyé des lettres au ministre et est entré en contact avec lui. Le 21 février 1975, M. Herbert a proposé une motion en vertu de l'article 43 du règlement. Voici ce que disait cette motion:

Que la Chambre, sans débat, exprime l'avis que les représentants de l'employeur et de l'employé, dans le cas de sociétés de la couronne, soient traités sur un pied d'égalité lorsqu'ils sont appelés à comparaître devant le Conseil canadien des relations ouvrières, et plus particulièrement que les employés cités à comparaître devant le Conseil ne soient pas pénalisés par une perte de salaire.

Cette motion a été adoptée à l'unanimité. Suite à cette motion unanime de la Chambre des communes, demandant qu'Air Canada paie ses employés lorsqu'ils sont appelés à comparaître devant le Conseil des relations ouvrières, pourriez-vous nous dire, monsieur Taylor, ce qu'a fait Air Canada en réponse à cette motion unanime de la Chambre des communes du Canada?

M. Taylor: Je ne peux pas vous répondre, monsieur Watson, mais je vous communiquerai une réponse à la prochaine séance.

M. Watson a donné des détails sur cette affaire. Je voudrais si c'est possible mentionner que M. Morrison a fait appel conformément aux procédures de griefs du syndicat, et le syndicat a choisi de ne pas participer.

Le président: Merci, monsieur Watson. Monsieur Collette.

[Text]

Mr. Watson: Next round, Mr. Chairman. I have a lot of questions.

The Chairman: Mr. Collenette.

Mr. Collenette: Thank you, Mr. Chairman. I understand I am concluding the third round and that . . .

The Chairman: You are the last questioner of this meeting, Mr. Collenette.

Mr. Collenette: Mr. Chairman, I would like to ask Mr. Taylor about his operations out of Toronto International Airport, whether or not the terminal facilities at Terminal 2 are adequate and whether or not he has had complaints from his staff there or from his pilots about the overcrowding at Toronto International Airport. Have you had complaints concerning stacking above Toronto?

Generally, have you had problems arise over the overcrowding of Terminal 2 and the general air facility, not just the terminal but also the use of runways? Have you experienced an inordinate number of delays? Is it your view that the terminal capacity and the runways are adequate for future traffic projections, from the point of view of giving the good service that Air Canada would like to give?

Mr. Taylor: Through the Chair, Mr. Collenette, on the question of Terminal 2, as you know, there is an expansion going on in Terminal 2, and we believe Terminal 2 is now a much more efficient terminal than Terminal 1. In fact, carriers are trying to get out of Terminal 1 into Terminal 2. So the terminal itself, with the expansion that is going on, is adequate and will be adequate to handle the ground portion.

In terms of the adequacy of the Toronto airport relative to stacking of airplanes, the answer to that is yes. There are times when, because of weather or because a runway may be closed for some reason, there is a stacking problem. But if we are talking about normal scheduled operations in the manner in which the schedules are operated—At 5 o'clock in the afternoon, if one were to allow every airplane that wanted to operate at that period, of course it would be overcrowded. There has to be an unstacking of peak. So, in a normal operation, yes, the airport is adequate.

Mr. Collenette: Mr. Chairman, I would like to pursue this line of questioning, because this is another revelation before the Committee, information that has not come out before in terms of the airport, the proposal for a second airport in Toronto. I would like to know, Mr. Chairman, whether or not the corporation has been extensively involved in discussions with the Ministry of Transport—seemingly, from what Mr. Taylor has said, you would not have made any overtures to the ministry, to the government in general—for extra capacity that would be provided by a second terminal for the Toronto area?

Mr. Taylor: Well, through the Chair, Mr. Collenette, we are perhaps talking about two things. I understood your question to be today; is the terminal or the airport adequate for today? And my answer was yes.

[Translation]

M. Watson: Le prochain tour, monsieur le président. J'ai beaucoup de questions à poser.

Le président: Monsieur Collenette.

M. Collenette: Merci, monsieur le président. Je crois comprendre que je mets fin au troisième tour et que . . .

Le président: Vous êtes le dernier questionneur de cette séance, monsieur Collenette.

M. Collenette: Monsieur le président, je voudrais interroger M. Taylor au sujet des activités d'Air Canada à partir de l'aéroport international de Toronto. Les installations du terminus 2 sont-elles satisfaisantes et son personnel ou les pilotes des appareils de la société se sont-ils plaints de l'encombrement à l'aéroport international de Toronto? Se sont-ils plaints de l'encombrement au-dessus de Toronto?

En règle générale, l'encombrement du terminus 2 et des installations aériennes vous ont-ils posé des problèmes? Je ne parle pas exclusivement du terminus mais aussi des pistes? Avez-vous enregistré un nombre inhabituel de retards? Pensez-vous que le terminus et les pistes pourront répondre de façon satisfaisante aux prévisions du trafic, et permettront de continuer à prodiguer aux usagers d'Air Canada des services de qualité?

M. Taylor: Monsieur Collenette, comme vous le savez, le terminus 2 a été agrandi et nous pensons qu'il est en fait beaucoup plus efficace que le terminus 1. En fait, les compagnies aériennes essaient de laisser tomber le terminus 1 et d'accéder au terminus 2. Une fois agrandi, nous pouvons dire que le terminus est satisfaisant, pour répondre aux besoins au sol.

En ce qui concerne l'encombrement et le nombre des avions, je vous répondrai que l'aéroport de Toronto est tout à fait approprié. Il arrive qu'il y ait des problèmes d'encombrement en raison du temps ou parce qu'une piste doit être fermée pour une raison ou une autre. Mais compte tenu des horaires des vols, il est évident que si on laisse décoller ou atterrir à 5 heures de l'après-midi tous les avions qui le désirent, l'aéroport sera très encombré. Il faut décongestionner les heures de pointe. Je répondrai donc que, dans les circonstances normales, l'aéroport est adéquat.

M. Collenette: Monsieur le président, je voudrais revenir là-dessus car il est question qu'un second aéroport soit construit à Toronto. Ces renseignements ne nous ont pas été communiqués auparavant et j'aimerais savoir, monsieur le président, si la société a eu des discussions avec le ministre des Transports. D'après ce qu'a dit M. Taylor, il semble que vous ne vous soyez pas entretenus avec le ministre, c'est-à-dire le gouvernement en général, au sujet de la construction d'un second terminus dans la région de Toronto?

M. Taylor: Monsieur Collenette, il semble que nous parlons de deux choses différentes. Vous me demandez si le terminus ou l'aéroport est approprié aujourd'hui, et ma réponse est oui.

[Texte]

Mr. Collette: And in the foreseeable future, 1985. That is seven years or eight years from now.

Mr. Taylor: Well, that is a hypothetical question, to some extent, Mr. Collette. There is a lot of work going on between Air Canada and the Ministry on what the requirements of the airport in Toronto will be. Five years ago the aviation industry was much more optimistic in its forecast as to how the industry was going to grow. As was commented here yesterday, we were then growing at the rates of 10 per cent to 15 per cent a year. For the last two to three years, there has been basically little or no growth in the industry. The industry is now forecasting a much slower growth over the next five years, so the original forecasts of where the industry would be by 1980 or 1981 have been considerably modified in the last few years.

Mr. Collette: It is interesting to note, Mr. Chairman, that Mr. Taylor believes that the whole question of future requirements for the Toronto region is very hypothetical. I am not criticizing you, Mr. Taylor, I am using your arguments to substantiate a case of mine that is supported by a number of other members from the Toronto region, that we do not need a second airport in Toronto.

And you, as Air Canada who should know something about airport problems, about capacity problems and future requirements, appear to be saying that you just are not sure based on the last few years, that if this continues, then the capacity at the present time is adequate.

We are continually being besieged by the department—it is a little bit of a dormant issue right now because of the stand of the Province of Ontario, which I am sure will completely turn around if the Conservative party ever get a majority again. I do not want to be overly critical but that was an absolutely political decision not to proceed with the infrastructure for Pickering.

What, then, I am doing is using your answer to say that you should be aware more than anyone else, as the principal carrier, of the potential requirements in the Toronto area. But we are still being besieged by the department through the Minister who wants to proceed with the building of a second terminal in the Toronto area.

Mr. Taylor: Well, if I could, through the Chair, Mr. Collette, I think you were putting words in my mouth when I said that the need for a second airport in Toronto was hypothetical. That is not what I said.

You were raising a question about current and the future needs.

Mr. Collette: Well, you said the future requirements are hypothetical.

Mr. Taylor: I am not sure that that is what I said. If I did, I would like to clarify it.

Obviously, at some time in the future, there is going to be a requirement for additional airport facilities for Metropolitan Toronto. There is no question about that. It depends up on what happens to the Canadian economy, how fast the market and the traffic grows and the ability to expand the present facility.

[Traduction]

M. Collette: Et le sera-t-il encore dans sept ou huit ans, vers 1985?

M. Taylor: C'est une question hypothétique monsieur Collette. Air Canada et le ministère s'efforcent d'évaluer quelles seront les exigences de l'aéroport de Toronto. Il y a cinq ans, les prévisions de croissance de l'industrie aéronautique étaient beaucoup plus optimistes. Comme nous l'avons dit hier, nous envisagions un taux de croissance annuel de 10 à 15 p. 100. Au cours des deux ou trois dernières années, le taux de croissance de l'industrie a été très faible sinon nul. L'industrie prévoit un ralentissement du taux de croissance au cours des cinq prochaines années et les prévisions initiales de la situation de l'industrie en 1980 ou 1981 ont été considérablement modifiées au cours des quelques dernières années.

M. Collette: Il est intéressant de remarquer, monsieur le président, que M. Taylor croit que la question des exigences futures de la région de Toronto est très hypothétique. Je ne veux pas vous critiquer, monsieur Taylor, mais je reprends vos arguments pour défendre les miens, qui sont appuyés par d'autres députés de la région de Toronto, à savoir que nous n'avons pas besoin d'un second aéroport à Toronto.

Puisque vous représentez Air Canada, vous devriez connaître les problèmes des aéroports, les problèmes de capacité et des exigences futures. Or, vous semblez dire que vous n'êtes pas sûr de ce qui va se passer et que, si les tendances des dernières années se continuent, la capacité actuelle de l'aéroport est suffisante.

Vous êtes continuellement assiégés par le ministère, mais c'est une question qu'on a un peu laissée de côté en raison de la position de la province de l'Ontario, qui sera complètement modifiée si le parti conservateur redevient majoritaire. Je ne voudrais pas me montrer trop critique mais la décision de ne pas construire l'infrastructure de Pickering a été une décision absolument politique.

Étant donné que vous êtes le plus grand transporteur, il me semble que vous devriez mieux que quiconque connaître les exigences potentielles de la région de Toronto. Nous continuons d'être assiégé par le ministère, par l'entremise du ministre, afin que nous admettions la nécessité de construire un second terminus dans la région de Toronto.

M. Taylor: Je crois que vous me faites dire ce que je ne veux pas dire. Je n'ai pas dit que la nécessité de construire un second aéroport à Toronto était hypothétique. Ce n'est pas ce que j'ai dit.

Vous avez posé une question au sujet des besoins actuels et futures de la région.

M. Collette: Vous avez dit que les exigences futures étaient hypothétiques.

M. Taylor: Je ne suis pas sûr d'avoir dit cela. Si c'est le cas, je voudrais apporter des précisions.

Il est évident qu'il faudra à un moment donné envisager des installations aéroportuaires supplémentaires pour répondre aux besoins de la région de Toronto métropolitain. C'est incontestable. Tout dépend de l'évolution de l'économie canadienne, du taux de croissance du marché et du trafic ainsi que de la possibilité d'agrandir les installations actuelles.

[Text]

Now, at the moment we are able to expand the terminal facility. There are questions before the industry and before the Ministry about expansion of runway facilities at Toronto and, of course, the industry is very concerned about the added cost which it has to face as new airports are built. Therefore, we wanted to see current airports expanded to their ultimate limits before new airports are built because every time you build an airport, it increases the cost to the industry, and so on.

So we are working very closely with the Ministry as an industry, not just as Air Canada, to determine the adequacy of the Toronto airport based on what we believe to be the best estimates of how traffic is going to grow in Toronto. At some point in time, there will be need for additional facilities at Toronto. The question is when?

The Chairman: Thank you very much, Mr. Collenette.

Mr. Collenette: Thank you.

Mr. Watson: Mr. Chairman, on a point of order.

The Chairman: Mr. Watson, on a point of order.

Mr. Watson: I would like to get clear in my mind what the plan is for this afternoon and this evening so far as witnesses are concerned. I have a lot of questions to ask Air Canada and I want to have it clear in my mind that Air Canada is coming back as a witness. If there is any indication that the steering committee is going to rule otherwise, I would like to ask the Committee right now for their support in presenting you, Mr. Chairman, with the feeling of the Committee that Air Canada should be brought back here as a witness for as long as the members of the Committee feels it is necessary. Now I want to have it very clear as to whether or not we are going to have Air Canada as a witness this afternoon and this evening.

• 1225

The Chairman: Mr. McRae on a point of order.

Mr. McRae: Mr. Chairman, on a further point of order, I would like to be able to cross-examine the witness on his last statement. There are some implications in that which I think should be clarified.

The Chairman: As the members know and were advised, this is the third meeting that we have had with Air Canada. The subcommittee will meet, as I have mentioned, right after this meeting and you will be advised immediately after. Air Canada possibly will return for an additional meeting, it is just the time that has to be decided. Your offices will be advised immediately after the subcommittee meeting.

Mr. Watson: Mr. Chairman, I do not feel that is a satisfactory answer. I am sorry. I want an assurance that Air Canada is coming back for as long as we need air Canada here to answer our questions.

The fact that they have been here at three consecutive meetings does not impress me particularly because for a number of years we have gone without even hearing them on

[Translation]

Pour le moment, nous pouvons agrandir les installations du terminus. Nous avons interrogé l'industrie et le ministère au sujet de l'agrandissement des pistes de l'aéroport de Toronto et bien sûr l'industrie s'inquiète du surcroît de coût que représente la construction de nouveaux aéroports. Nous voulons donc que les aéroports actuellement en service soient agrandis au maximum avant d'en construire de nouveaux. Car chaque fois que vous construisez un aéroport, les coûts augmentent pour l'industrie, etc.

Nous collaborons donc très étroitement avec le ministère, au nom de l'industrie aéronautique et non pas simplement au nom d'Air Canada, afin de déterminer si l'aéroport de Toronto est suffisant, d'après nos prévisions des taux de croissance du trafic à Toronto. Il sera nécessaire de prévoir des installations supplémentaires à Toronto. Mais quand?

Le président: Merci beaucoup, monsieur Collenette.

M. Collenette: Merci.

M. Watson: Monsieur le président, pour un rappel au Règlement.

Le président: Monsieur Watson, pour un rappel au Règlement.

M. Watson: Je voudrais que vous nous indiquiez clairement quel est le programme de cet après-midi et de ce soir et quels sont les témoins qui doivent comparaître. J'ai de nombreuses questions à poser à Air Canada et je voudrais savoir si Air Canada doit à nouveau témoigner. Si le comité directeur a l'intention d'en décider autrement, j'aimerais dès maintenant demander l'appui du Comité pour que la société Air Canada soit à nouveau invitée à témoigner aussi longtemps que les membres du Comité le jugeront nécessaire. Je voudrais donc savoir clairement si Air Canada doit à nouveau témoigner cet après-midi ou ce soir.

Le président: M. McRae, pour un rappel au Règlement.

M. McRae: Monsieur le président, pour un autre rappel au Règlement, je voudrais interroger le témoin au sujet de sa dernière déclaration. Elle contient certaines implications qui devraient être précisées.

Le président: Comme les députés en ont été informés, c'est la troisième fois que Air Canada comparaît devant ce Comité. Comme je l'ai mentionné, le sous-comité doit se réunir immédiatement après cette séance et vous serez informés immédiatement après. Il est possible qu'Air Canada recomparaisse à une date ultérieure, il s'agit de décider de cette date. Vos bureaux seront avertis immédiatement après la séance du sous-comité.

M. Watson: Monsieur le président, j'estime que ce n'est pas une réponse satisfaisante. Je m'excuse. Je voudrais être assuré qu'Air Canada témoignera tant que nous aurons des questions à poser.

Le fait qu'ils aient comparu au cours de trois séances consécutives ne m'impressionne pas particulièrement car, pendant des années, nous ne les avons entendus que très rarement.

[Texte]

occasion. The fact that they have been three sessions, fine; we may need them here for three or four more sessions. I think the Chair should be guided by the feelings of the Committee. I know that I have a long list of questions which I want to put to Air Canada, relating to labour relations and relating to some other issues that are pertinent to the reorganization as well.

The Chairman: Order, please. At the moment the Vice-Chairman and the Parliamentary Secretary are on the committee, and that will be taken under consideration as soon as we can adjourn this meeting. Mr. Howie on a point of order.

Mr. Howie: On that same point of order, if it would facilitate matters I was going to suggest 8 o'clock tonight.

Mr. Watson: As long as we have an assurance, Mr. Chairman, that is all. I just want it clear-cut, that we are going to have them back. If they have made plans for this afternoon and tonight, I am not insisting that they be here this afternoon and tonight. I just want your assurance; I do not want something put over our heads by steering committee when there is the clear-cut indication by, I think, all the members here today that we want Air Canada back. Now I want that assurance.

The Chairman: I cannot give you that assurance. I cannot make that decision. The subcommittee and their representatives will meet.

Mr. Collenette on a point of order.

Mr. Collenette: Mr. Chairman, on a point of order, I think that I sympathize with Mr. Watson, but in the capacity as vice-chairman I think that we do have a bill before the Committee and the parliamentary timetable is somewhat restricted. We on the government side have generally received good co-operation on transport matters from the Official Opposition and I am sure that something can be worked out at the steering committee.

But I would point out to Mr. Watson and to any others that we did have a meeting yesterday afternoon for over an hour and a half. We have been meeting now since 9:30 this morning. That is four and a half hours of questioning. We have had exceptionally good and candid responses from Mr. Taylor and I think that the steering committee has to take into account the fact that we have really just been talking about general operational and policy decisions affecting the airlines. We have not really begun to consider the ramifications of the bill. As you say, perhaps we will discuss this shortly. But I think in all fairness we have to say that there has been considerable opportunity to discuss the general concerns relating to Air Canada. Perhaps specific questions that Mr. Watson or other members have can be brought up in the context of the bill when we go through clause by clause.

The Chairman: Thank you, Mr. Collenette. This Committee is adjourned at the call of the Chair.

[Traduction]

C'est très bien qu'ils aient comparu trois fois. Mais il se peut qu'ils doivent à nouveau témoigner pendant deux ou trois séances. Je crois que la présidence devrait tenir compte de ce que pense le Comité. Je sais que j'ai une longue liste de questions à poser à Air Canada au sujet des relations ouvrières et de la réorganisation de cette société.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Pour le moment, le vice-président et le secrétaire parlementaire siègent au Comité et nous étudierons la question dès que la séance sera levée. M. Howie pour un rappel au Règlement.

M. Howie: Pour le même rappel au Règlement, je voulais suggérer que nous nous réunissions à 20 heures pour faciliter les choses.

M. Watson: Tant que nous avons une garantie, monsieur le président, tout va bien. Je voulais simplement être sûr qu'Air Canada témoignerait à nouveau devant ce Comité. Si les représentants d'Air Canada sont déjà engagés pour cet après-midi et ce soir, je n'insisterai pas pour qu'ils reviennent. Je voulais simplement une garantie. Je ne veux pas que le comité directeur prenne de décision par-dessus nos têtes lorsqu'il est clair que tous les députés présents souhaitent qu'Air Canada revienne témoigner. Je veux que vous me donniez cette garantie.

Le président: Je ne peux pas vous donner cette garantie. Je ne peux pas prendre cette décision. Le sous-comité et les représentants d'Air Canada doivent se rencontrer.

M. Collenette, pour un rappel au Règlement.

M. Collenette: Monsieur le président, pour un rappel au Règlement. Je crois que je suis d'accord avec M. Watson mais, en qualité de vice-président, je crois que nous devons étudier un projet de loi et vous savez que l'emploi du temps des députés est assez restreint. Pour les questions relatives au transport, l'opposition officielle a toujours fait preuve de coopération à l'endroit du parti du gouvernement, et je suis sûr que le comité directeur pourra conclure un arrangement.

Je voudrais cependant faire remarquer à M. Watson et aux autres que nous avons eu hier après-midi une réunion qui a duré plus d'une heure et demie. Nous siégeons depuis 9 h 30 ce matin. Cela fait quatre heures et demie de questions. M. Taylor nous a fourni de bon gré des réponses exceptionnellement intéressantes et je crois que le comité directeur doit tenir compte du fait que nous nous sommes contentés de parler des décisions d'ordre général qui affectent les compagnies aériennes en matière de politique et de fonctionnement. Nous n'avons pas réellement commencé à envisager toutes les implications du projet de loi. Comme vous le dites, nous en discuterons sans doute bientôt. Mais je crois qu'en toute justice, nous devons reconnaître que nous avons eu amplement le temps de discuter des questions générales qui touchent à Air Canada. M. Watson ou les autres députés pourront peut-être poser des questions spécifiques lorsque nous étudierons le projet de loi article par article.

Le président: Merci, monsieur Collenette. La séance est levée jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

WITNESS—TÉMOIN

From Air Canada:

Mr. Claude I. Taylor, President.

De Air Canada:

M. Claude I. Taylor, président.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 21

Monday, June 20, 1977

Chairman: Mr. John Campbell

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 21

Le lundi 20 juin 1977

Président: M. John Campbell

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transport and Communications

Transports et des communications

RESPECTING:

Bill C-17, An Act respecting the reorganization of
Air Canada

CONCERNANT:

Bill C-17, Loi portant réorganisation d'Air
Canada

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



Second Session of the
Thirtieth Parliament, 1976-77

Deuxième session de la
trentième législature, 1976-1977

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT
AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. John Campbell

Vice-Chairman: Mr. David Collette

Messrs.

Allard
Andres (*Lincoln*)
Cadieu
Caron
Condon

Douglas (*Bruce-Grey*)
Forrestall
Mazankowski
McCain
McIsaac

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS
ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. John Campbell

Vice-président: M. David Collette

Messieurs

McKenzie
McRae
Orlikow
Roy (*Laval*)

Stewart (*Cochrane*)
Stevens
Watson
Whittaker—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Nino A. Travella

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)

On Monday, June 20, 1977:

Mr. McCain replaced Mr. Mazankowski;
Mr. Whittaker replaced Mr. MacKay;
Mr. Mazankowski replaced Mr. Nowlan;
Mr. Stevens replaced Mr. Whiteway;
Mr. Herbert replaced Mr. McRae;
Mr. Caron replaced Mr. Lamontagne.

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le lundi 20 juin 1977:

M. McCain remplace M. Mazankowski;
M. Whittaker remplace M. MacKay;
M. Mazankowski remplace M. Nowlan;
M. Stevens remplace M. Whiteway;
M. Herbert remplace M. McRae;
M. Caron remplace M. Lamontagne.

MINUTES OF PROCEEDINGS

MONDAY, JUNE 20, 1977

(24)

[Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 7:15 o'clock p.m., the Chairman, Mr. John Campbell, presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Campbell, Caron, Collenette, Condon, Mazankowski, McIsaac, McKenzie, McRae, Roy (*Laval*), Stewart (*Cochrane*), Stevens, Watson and Whittaker.

Other Member present: Mr. Herbert.

Witnesses: From the Canadian Trucking Association: Mr. Robert Mayes, Associate Executive Director. *From Air Canada:* Mr. Claude Taylor, President.

The Committee resumed consideration of Bill C-17, An Act respecting the reorganization of Air Canada (Air Canada Act, 1976).

On Clause 1,

Mr. Mayes read an opening statement and answered questions.

Mr. Taylor answered questions.

*It was agreed,—*That the document submitted by Mr. Taylor entitled "Canada Labour Relations Board" be filed as an Exhibit with the Clerk of the Committee (*Exhibit "B"*).

Clause 1 was allowed to stand.

At 10:10 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

PROCÈS-VERBAL

LE LUNDI 20 JUIN 1977

(24)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 19 h 15 sous la présidence de M. John Campbell (président).

Membres du Comité présents: MM. Campbell, Caron, Collenette, Condon, Mazankowski, McIsaac, McKenzie, McRae, Roy (*Laval*), Stewart (*Cochrane*), Stevens, Watson et Whittaker.

Autre député présent: M. Herbert.

Témoins: De l'Association canadienne du camionnage: M. Robert Mayes, directeur exécutif associé. *D'Air-Canada:* M. Claude Taylor, président.

Le Comité reprend l'étude du bill C-17, Loi portant réorganisation d'Air Canada (Loi d'Air Canada de 1976).

Article 1,

M. Mayes fait lecture d'une déclaration préliminaire et répond aux questions.

M. Taylor répond aux questions.

*Il est convenu,—*Que le document soumis par M. Taylor intitulé «Conseil canadien des relations du Travail» soit remis au greffier du Comité (*Pièce «B»*).

L'article 1 est réservé.

A 22 h 10, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Nino A. Travella

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Monday, June 20, 1977.

• 1919

[Text]

The Chairman: Order please. We have the necessary quorum to hear evidence.

We will resume consideration under Clause 1 of Bill C-17, An Act respecting the reorganization of Air Canada.

• 1920

For the member's information, your subcommittee met on Thursday, June 16, 1977, and agreed to recommend the following regarding Bill C-17: that the Committee would sit at 7 p.m. this evening and would also sit tomorrow, Tuesday, June 21, at 9:30 a.m., 11 a.m., 3:30 p.m. and 8 p.m.

Also, there was a question that the subcommittee felt the brief as submitted by the Black Aero-Space Limited was not relevant to Bill C-17. However, the gentleman responsible, Mr. Black, was advised that prior to the discussion of the brief he could appear before the Committee to air his views in regard to his brief. I believe most of the members have received a copy of the brief.

The subcommittee unanimously agreed that it was not directly relevant. However, the Chair is in the hands of the Committee. If the Committee members felt that it was necessary to hear Black Aero-Space Limited for a limited period of time this evening, as we are restricted to time as usual, the Chair would have no particular objection. Are there any comments on that? Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I am sorry but I did not receive the brief. I guess I was absent at the time of the last meeting when the brief was presented and I did not have one sent around to my office. I just got a hold of one right now. While the submission may not apply directly to Bill C-17, it was my understanding, Mr. Chairman, that the Committee hearings were going to be fairly broad based to the effect that we could deal with the annual report. Since this could be considered under the ambit of the annual report it would seem to me that the terms of reference you and your steering committee have decided upon would be broad enough to accept a submission of this nature. So I think if you were to rule against having this brought before the Committee at this time you would have to go back and rule out a lot of questions and dialogue that have gone on in the Committee and which may not have been pertinent to the provisions of Bill C-17. I think to be fair, if in essence we are looking at the annual report under the ambit of dealing with Bill C-17, perhaps we should hear the witness. It is my understanding that he is here and is prepared to appear before the Committee.

The Chairman: Is it agreeable that the Black Aero-Space Limited appear before us for a limited period of time? In that we are already 20 minutes late in beginning the meeting, would it be reasonable to...? The Canadian Trucking Association is also appearing before us this evening and we have agreed that they would be allowed approximately 30 minutes.

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le lundi 20 juin 1977

[Translation]

Le président: A l'ordre, je vous prie. Nous sommes suffisamment nombreux pour entendre des témoins.

Nous reprenons l'étude de l'article 1 du Bill C-17, Loi portant réorganisation d'Air Canada.

Messieurs, votre sous-comité s'est réuni le jeudi 16 juin 1977 et a convenu des recommandations suivantes à propos du Bill C-17: que le Comité siège à 19 heures ce soir et demain mardi le 21 juin, à 9 h 30, 11 heures, 15 h 30 et 20 heures.

Également, le sous-comité a estimé que le mémoire soumis par la société *Black Aero-Space Limited* ne traitait pas du Bill C-17. Néanmoins, M. Black, représentant de la société, a été averti qu'il pouvait comparaître pour nous donner son opinion sur ce mémoire. Je pense que la plupart d'entre vous en ont d'ailleurs reçu un exemplaire.

Le sous-comité a convenu à l'unanimité que ce mémoire n'était pas directement pertinent. Pourtant, je suis prêt à me ranger à votre opinion. Si les membres du Comité estiment nécessaire d'entendre le représentant de la société *Black Aero-Space Limited* pendant quelques minutes ce soir, nous n'y verrions pas d'objection; je dis quelques minutes, car le temps presse. Avez-vous des observations? Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur le président, je suis désolé, mais je n'ai pas reçu ce mémoire. Je devais être absent lors de votre dernière réunion lorsqu'il a été présenté et je n'en ai pas reçu à mon bureau. Je viens tout juste de mettre la main sur un exemplaire. Il est possible qu'il n'ait pas grand rapport avec le Bill C-17, mais, monsieur le président, j'avais cru comprendre que l'objet de nos audiences devait être suffisamment vaste pour comprendre l'étude du rapport annuel. Ce mémoire pourrait fort bien être étudié à l'occasion de notre étude du rapport annuel, si bien que le mandat dont vous-même et votre comité directeur avez décidé devrait pouvoir nous permettre de l'accepter. En effet, si vous décidiez de ne pas le recevoir, il vous faudrait peut-être prononcer irrecevable toute une série de questions et de discussions qui ont eu lieu jusqu'à présent et qui ne se rapportaient peut être pas au Bill C-17. En toute justice, si l'étude du Bill C-17 justifie l'étude du rapport annuel, nous devrions également entendre ce témoin. Je crois qu'il est parmi nous et qu'il est prêt à comparaître.

Le président: Êtes-vous d'accord pour que le représentant de la société *Black Aero-Space Limited* compareaisse pendant quelques minutes; nous avons déjà vingt minutes de retard, ne vaudrait-il pas mieux...? L'Association canadienne du camionnage comparaît également ce soir et nous avons accepté de lui consacrer environ 30 minutes. Si nous décidons d'enten-

[Texte]

I felt that the other witness, Black Aero-Space Limited, would have, say, a maximum limit of 20 minutes, if that is agreeable.

Mr. Watson: Mr. Chairman, I think I am in accord with the suggestion from Mr. Mazankowski, that we hear from Black Aero-Space. It is just a question of shall we do it tonight or perhaps tomorrow morning, because they are going to be around town anyway. Air Canada is here tonight and I think we may well want to devote most of our time to Air Canada since there has already been half an hour taken out for the trucking association, and we have a vote at 10 o'clock, though we were originally expecting to sit until 11 o'clock. So I think that in fairness to the Air Canada representatives here we should give as much time to them as possible and hear from Black Aero-Space tomorrow morning.

The Chairman: I am sorry to interrupt you, but I might just add that we have a general agreement. The longer we continue discussing it is just going to eat away at our time which is very important this evening. The Committee was called for 7 p.m. and we are already 20 minutes late.

• 1925

It was generally agreed that we would begin clause by clause tomorrow morning, if possible. That is why we had scheduled the four meetings. We felt that we have already sat approximately five hours with Air Canada; we will have another two hours, which will be seven hours. And we will have all the meetings in regard to clause by clause, where members will be able to question as well. I understand that several amendments are coming on, so we will have plenty of time to discuss the reorganizational bill.

Monsieur Roy, on a point of order.

M. Roy: Monsieur le président, il me semble que si nous acceptons de recevoir le mémoire en question nous créerons un précédent.

Nous en avons discuté lors de la réunion du Sous-comité de l'ordre du jour et de la procédure, et tous les membres, et tous les partis étaient représentés: il s'agit plutôt d'un précédent! Si nous ouvrons la porte à un précédent, le ministère des Transports va certainement demander également du temps supplémentaire pour donner des réponses; lesquelles réponses ont déjà été soumises à la personne concernée ou à la compagnie concernée.

Je pense donc que nous devrions plutôt recevoir les représentants d'Air Canada, continuer notre série de questions, et voir peut-être, après l'étude du Bill, s'il nous reste encore du temps, à recevoir le mémoire en question. Nous pourrions leur donner le temps de soumettre leur mémoire; mais l'ordre du jour a été fait pour discuter du Bill portant réorganisation d'Air Canada. Nous avons ici des témoins. Il me semble que nous devrions nous en tenir à la décision qui a été prise lors de la réunion du Sous-comité de l'ordre du jour et de la procédure.

The Chairman: Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I find this rather strange. We heard from the President of Air Canada last week

[Traduction]

dre le représentant de *Black Aero-Space Limited* je pense que nous ne pourrions lui accorder qu'une vingtaine de minutes; si cela vous convient.

M. Watson: Monsieur le président, je suis assez d'accord avec M. Mazankowski, je crois que nous devrions entendre l'exposé de *Black Aero-Space Limited*, mais devons-nous le faire ce soir ou demain matin puisque, de toute façon, ces personnes seront en ville. Les représentants d'Air Canada sont là ce soir et c'est un sujet qui mérite toute notre attention; il y a déjà une demi-heure qui a été prise à l'Association du camionnage, et nous avons un vote à 10 heures; au départ, nous avons décidé de siéger jusqu'à 11 heures. Pour être juste envers les représentants d'Air Canada, nous devons leur consacrer tout le temps possible et nous ferions bien d'attendre demain matin pour entendre les témoins de *Black Aero-Space Limited*.

Le président: Je suis désolé de vous interrompre, mais j'aimerais bien que nous parvenions à un accord. Plus nous discutons de cette question, plus nous perdons de temps, et notre temps est particulièrement limité ce soir. Le Comité a été convoqué pour 19 heures et nous avons commencé avec 20 minutes de retard.

Nous avons convenu de commencer l'étude article par article demain matin, si possible. C'est la raison pour laquelle nous avons prévu quatre séances. Nous avons déjà siégé environ cinq heures avec Air Canada, nous disposons ce soir de deux heures de plus, ce qui en fera sept. Suivront ensuite toutes les séances consacrées à l'étude article par article et au cours desquelles les députés pourront continuer à poser des questions. Plusieurs amendements doivent être présentés, nous aurons donc tout le temps voulu pour étudier ce bill portant réorganisation.

M. Roy fait appel au Règlement.

Mr. Roy: Mr. Chairman, it seems to me that if we accept the brief we will make a precedent.

We have discussed this in the Subcommittee on Agenda and Procedure and all the members of all the parties were there: that was a precedent! If we open the door to a precedent, the Ministry of transport will certainly want extra time for their answers and such answers have already been given to the person or the company concerned.

Therefore, we should be hearing Air Canada and asking questions, and after we have finished with this bill, if we still have time, then we may come back and hear this submission. In the meantime, our order of reference is for the study of this act respecting the reorganization of Air Canada. The witnesses are here and we should be abiding by the decision taken during the Subcommittee on Agenda and Procedure.

Le président: Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur le président, cela me semble étrange. La semaine dernière nous entendions le président

[Text]

that he wanted to appear before the Committee, he wanted to answer questions, he wanted to disclose the activities of Air Canada to the fullest possible extent. This is an issue that has been brought to the attention of the House and, indeed, to the attention of the Committee. It would just seem to me that it would be proper that we have this aired.

As for the big rush—Mr. Chairman, this bill was introduced in the House of Commons on October 28, 1976. We had lots of time to deal with this in much more detail. Just because we are at the end of the year there seems to be a mad rush to get it through. I know the legislation is important, and we certainly do not want to stonewall the passage of the legislation, but at the same time it is incumbent upon us to ensure that we have a thorough knowledge of it and that the provisions of the legislation are clearly analysed and considered. Quite frankly, I find it strange that Mr. Roy, who is the Parliamentary Secretary, would take a position that was diametrically opposed to that of the officials of Air Canada, who expressed a very keen desire for openness, frankness, and candor, in the best interests of the airline, in the best interests of the airline's fulfilling its mandate, and in the best interests of Parliament as a whole. As we know, we have not had the corporation before the Committee since November-December of 1973. That is far too long. It certainly is not Air Canada's fault that they have not been here. The gentleman is here in our midst to present his brief, we have the officials of Air Canada, and I am sure that we will have a chance to hear from the Minister in response to the submission that we are going to consider. I, quite frankly, find it strange that Mr. Roy is sensitive to this particular issue.

The Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski. Mr. McKenzie.

Mr. McKenzie: Mr. Chairman, Mr. Black has certainly gone to a lot of trouble to prepare this brief, and obviously he has been running up against a stone wall. Apparently we are talking about \$7 million that has not been spent very wisely; we are talking about taxpayers' money. I certainly think we should hear Mr. Black, air his side of the story. If Air Canada is going to follow, I am sure that we will have some questions for Mr. Taylor and Air Canada officials in regard to this very excellent document. I think it would be a wise decision if we hear Mr. Black tonight so that we can follow up with questions to Air Canada afterward.

The Chairman: Thank you, Mr. McKenzie. Mr. Watson.

Mr. Watson: Mr. McKenzie, do you not feel that perhaps a compromise, that we hear Mr. Black tomorrow morning, might be reasonable?

I would ask the Clerk here, just because it keeps being thrown at us, the number of hours we have spent on Air Canada so far. If, as Mr. Mazankowski says, we have not heard from them since October, 1973—I did not realize it was that long—but in the last five years then, that means that the amount of time we have spent with Air Canada is only about

[Translation]

d'Air Canada nous dire qu'il désirait répondre à nos questions, qu'il voulait nous révéler les activités d'Air Canada dans la plus large mesure possible. C'est une affaire qui a été portée à l'attention de la Chambre et à l'attention du Comité. Il me semble que nous devons absolument profiter de l'occasion.

D'un autre côté, on peut se demander la raison de cette hâte, alors que ce bill a été déposé à la Chambre des communes le 28 octobre 1976. Depuis lors, nous avons eu tout le temps d'étudier cela en détail. Il se trouve que nous parvenons à la fin de l'année et tout le monde semble pressé d'en finir. Je sais que ce projet de loi est important, et nous n'avons pas l'intention de faire de l'obstruction, mais en même temps, il nous appartient de nous assurer que nous connaissons bien ses dispositions et qu'elles sont clairement analysées et soigneusement étudiées. Franchement, il me semble étrange que le secrétaire parlementaire, M. Roy, adopte une position diamétralement opposée à celle des responsables d'Air Canada qui ont exprimé le désir d'être francs et ouverts, comme l'exige l'intérêt d'Air Canada, son mandat et le Parlement dans son ensemble. Comme vous le savez, cette société n'a pas comparu devant le Parlement depuis novembre, décembre 1973. C'est beaucoup trop. Bien sûr, ce n'est pas la faute d'Air Canada. Un représentant de la société est parmi nous pour présenter son mémoire; nous recevons les responsables d'Air Canada et je suis certain que le ministre aura à cœur de, répondre à ce qu'ils nous diront aujourd'hui. Franchement la réaction de M. Roy m'étonne.

Le président: Monsieur Mazankowski, je vous remercie. Monsieur McKenzie.

M. McKenzie: Monsieur le président, M. Black s'est donné beaucoup de peine pour préparer ce mémoire et, de toute évidence, il s'est heurté à un mur. Il s'agit d'environ sept millions de dollars qui ont été dépensés à mauvais escient, il s'agit également de l'argent du contribuable. A ce sujet, nous devons absolument entendre le point de vue de M. Black. D'ailleurs, je suis certain que nous aurons ensuite des questions à poser à M. Taylor et aux responsables d'Air Canada au sujet de cet excellent document préparé par M. Black. Il serait donc bon de commencer par entendre ce dernier maintenant ce qui nous permettrait de poser des questions à ce sujet aux représentants d'Air Canada.

Le président: Merci, monsieur McKenzie. Monsieur Watson.

M. Watson: Monsieur McKenzie, ne pensez-vous pas qu'un compromis est possible; nous pourrions entendre M. Black demain matin, cela me semble raisonnable.

Parce qu'on ne cesse de nous accuser, j'aimerais bien que le greffier nous dise précisément combien d'heures ont été consacrées à Air Canada jusqu'à présent. Si, comme M. Mazankowski vient de nous le dire, nous n'avons pas entendu des représentants de cette société depuis octobre 1973—je ne m'étais pas rendu compte que cela faisait si longtemps—cela

[Texte]

an hour and a half a year, and if that is too much, Mr. Chairman, well, I disagree.

I would think we should be spending whatever time members here feel necessary with Air Canada. That is my position. I have a few points here that I want to go into in detail. We may not be ready to go onto clause-by-clause study by tomorrow morning.

• 1930

The Chairman: Nobody is disagreeing with that point, Mr. Watson. We will have the time with Air Canada that is necessary. That is why our subcommittee has been formed to study the feasibility of having the schedule of meetings in accordance with the members' wishes, and that is what we are doing. Nobody is saying that we are going to cut off. This was a general statement that was alluded to on Thursday. If additional meetings are required, so be it. Clause-by-clause discussion does not mean that we are closing out the bill; there can be extensive questioning on every clause of Air Canada's bill. I feel that that was the purpose of our discussion, that the Black Aero-Space people be allowed 15 or 20 minutes. I understand that would be a sufficient amount of time for Mr. Black, who is representing them, to air his views regarding his brief that he has submitted and which most of the members had last week.

The Chairman: Mr. Roy.

Mr. Roy: I would like to clarify a point, Mr. Chairman. When I mentioned that we discussed this matter in the subcommittee, we were unanimous. All the members agreed that we had to deal with the industry as a whole, not just the Air Canada situation. The situation involves all air transportation, including the Air Transport Association of Canada—and I do not know why we have to deal only with Air Canada on this. That is why I am asking the members to hear the Air Transport Association. Air Canada is not directly involved. This brief of the Air Transport Association of Canada is important to the whole industry.

Mr. McKenzie: Mr. Chairman, on a point of order.

The Chairman: Mr. McKenzie.

Mr. McKenzie: Mr. Black is a concerned Canadian citizen, a taxpayer. If that does not taking precedence over a civil servant's coming before us, then I do not know what does.

Mr. Black has no other forum to go to. He is being stonewalled on this by my reading this document. We are public servants, and when somebody has gone this far to this extent to state his case, we have no other alternative but to give him a chance to do so. As I said earlier, I am quite sure we will have questions to ask Mr. Taylor about this brief, and it would be in the best interests of the Committee and the taxpayers of Canada and Air Canada to hear Mr. Black first. I think we should give Mr. Black 15 minutes.

[Traduction]

signifie que depuis cinq ans nous avons consacré en moyenne à Air Canada une heure et demie par an, et, monsieur le président, si vous trouvez que c'est trop, je ne suis pas d'accord.

Maintenant, je pense que nous devons consacrer à Air Canada tout le temps que les députés voudront. Voilà ma position. J'ai plusieurs questions à aborder en détail, et il est possible que nous ne soyons pas prêts à entreprendre l'étude article par article demain matin.

Le président: Personne ne conteste cela, monsieur Watson. Nous consacrerons à Air Canada le temps nécessaire. Si notre sous-comité a été créé, c'est précisément pour voir s'il est possible de prévoir les séances en fonction des désirs des députés, et c'est ce que nous faisons. Personne n'essaie de couper court à nos délibérations. Il s'agit d'un accord général dont on a reparlé jeudi. Si des séances supplémentaires sont nécessaires, nous les aurons. D'ailleurs, en commençant l'étude article par article, nous ne supprimons pas toute possibilité de discuter le bill; chaque article du bill sur Air Canada peut donner lieu à de nombreuses questions. Il me semble que nous sommes tous prêts à accorder à *Black Aero-Space Limited* 15 à 20 minutes. Je pense que cela suffirait à M. Black pour nous exposer son point de vue et les grandes lignes du mémoire distribué à la plupart d'entre vous la semaine dernière.

Le président: Monsieur Roy.

M. Roy: Monsieur le président, j'aimerais apporter un éclaircissement. Lorsque que nous avons discuté de cette question en sous-comité, nous étions unanimes. Tous les députés ont convenu d'entendre le point de vue de l'industrie dans son ensemble, et non celui d'Air Canada seulement. La situation touche tous les aspects des transports aériens, y compris l'Association canadienne des transports, et je ne sais pas pourquoi nous devons nous limiter à Air Canada. Pour cette raison, je demande aux députés d'entendre l'Association des transports aériens. Air Canada n'est pas touché directement. Ce mémoire de l'association est important pour l'ensemble de l'industrie.

M. McKenzie: Monsieur le président, je fais appel au Règlement.

Le président: Monsieur McKenzie.

M. McKenzie: M. Black est un citoyen responsable, un contribuable. Si cela ne lui donne pas la priorité sur un fonctionnaire, je ne sais pas ce qui la lui donnera.

M. Black n'a pas d'autre recours. On refuse de l'entendre. Nous sommes des fonctionnaires, et lorsqu'une personne se donne une telle peine pour exposer son point de vue, nous n'avons pas le choix, nous devons l'entendre. Comme je l'ai dit plus tôt, je suis certain que nous aurons des questions à poser à M. Taylor à propos de ce mémoire, et l'intérêt du Comité, des contribuables canadiens et d'Air Canada est de commencer par entendre M. Black. Je pense que devons lui accorder 15 minutes.

[Text]

The Chairman: If there is a disagreement as to whether he should or he should not, then I will just have to take it under advisement and we will reconvene the subcommittee and decide. We have tomorrow and we have all week. That is the best we can do under the circumstances if there is disagreement.

Mr. Watson: Give Mr. McKenzie 15 minutes; maybe that is the easiest way of getting out of it. And if we want him back again, then we will ask him back.

Mr. McKenzie: I do not think we can just discount this; we are talking about \$7 million he claims is being misspent. I do not know how we are going to cover that up or sweep it under the rug.

The Chairman: It is important, but I do not think it is relative to our reference. He can discuss the brief in regard to the clause he has mentioned in his note to the Committee. I just felt that, since he is here, if we could have a general agreement on, say, 15 minutes, Clause 1 will stand until the end of the discussion of the bill, so if it is necessary for him to come back, as Mr. McKenzie stated, fine and well. But if there is a disagreement, then, as I said, I will just have to take it under advisement and advise the members of our decision tomorrow. Mr. Roy, you maintain your argument of not . . .

• 1935

Mr. Roy: Mr. Chairman, we did agree on that basis at the steering committee meeting and Mr. Mazankowski was there. I do not know why he changed his mind.

Mr. Mazankowski: No, I was not there. No, I was not there.

Mr. Roy: He changed his story because he was there.

The Chairman: Well, we have gone nearly 15 minutes. I think the best thing to do now, as there is not general agreement, is that the Chair will take it under advisement and we will come up with an answer tomorrow.

This evening, the Committee will hear the Canadian Trucking Association and Air Canada. I would like to invite Mr. Robert Mayes, Associate Executive Director of the Trucking Association to join me at the table, please. It has been agreed that the Canadian Trucking Association will have 30 minutes. Mr. Mayes has an opening statement. I would just like to mention to him that as short as he will be the more time he will have to answer questions and to receive them. Mr. Mayes.

Mr. Robert Mayes (Associate Executive Director, Canadian Trucking Association): Thank you, Mr. Chairman. I realize, Mr. Chairman, you are under time constraint so I will attempt to be brief. I would like to explain at the outset that the Canadian Trucking Association is a federation of provincial and regional trucking associations which comprises several thousand for-hire trucking members. Our concerns over Bill C-17 are quite specific and we endorse the general thrust of the legislation.

We consider Air Canada to be an effective competitor of the for-hire trucking industry in the movement of high-value

[Translation]

Le président: Si vous n'êtes pas d'accord, je vais devoir consulter un conseiller et trancher la question en sous-comité. Il nous reste demain, nous avons encore toute la semaine. Dans les circonstances, si vous n'êtes pas d'accord, c'est le mieux qui puisse se faire.

M. Watson: Accordez 15 minutes à M. McKenzie, c'est peut-être la façon la plus simple d'en sortir. Si nous désirons le convoquer une fois de plus, nous le ferons.

M. McKenzie: Je ne pense pas que nous puissions ignorer cette affaire. Il s'agit d'environ sept millions de dollars qui auraient été dépensés à mauvais escient. Je ne sais pas comment nous ferions pour passer cela sous silence.

Le président: C'est important, mais je ne pense pas que cela relève de notre mandat. Ce mémoire peut être discuté à l'occasion de l'étude de l'article que le témoin a mentionné dans une note envoyée au Comité. Puisque le témoin est là, peut-être pourrions-nous lui accorder 15 minutes; nous réservons l'article 1 jusqu'à la fin de la discussion du bill, si bien que, s'il doit revenir la semaine prochaine, comme M. McKenzie l'a dit, eh bien nous le ferons revenir. Si vous n'êtes pas d'accord, je vais devoir prendre conseil et je vous ferai part demain matin de ma décision. Monsieur Roy, maintenez-vous votre position de . . .

M. Roy: Monsieur le président, nous sommes convenus de cela à la réunion du comité directeur, à laquelle M. Mazankowski assistait, du reste. Je comprends mal pourquoi il a changé d'avis?

M. Mazankowski: Mais je n'ai pas assisté à cette réunion, je n'y étais pas.

M. Roy: Il a changé d'avis, car il était bien là.

Le président: Nous avons déjà discuté de cela pendant 15 minutes. Comme nous n'arrivons pas à nous entendre, le président prend note de cette question et vous répondra demain.

Ce soir, nous entendrons les témoignages de l'Association canadienne du camionnage et d'Air Canada. J'invite M. Robert Mayes, directeur associé de l'Association du camionnage à s'avancer. Nous sommes convenus de réserver 30 minutes de séance à l'Association canadienne du camionnage. M. Mayes a une déclaration préliminaire à faire. Plus vous serez bref, monsieur Mayes, plus vous aurez de temps pour répondre aux questions. Monsieur Mayes.

M. Robert Mayes (Directeur associé, Association canadienne du camionnage): Merci, monsieur le président. J'essaierai d'être bref pour sauver du temps. En commençant quelques explications sur l'Association canadienne du camionnage. Il s'agit d'une fédération des associations du camionnage provincial et régional, elle regroupe plusieurs milliers de membres. Nous approuvons le bill C-17 en général, mais quelques détails suscitent cependant notre inquiétude.

Nous croyons qu'Air Canada est un concurrent adéquat pour l'industrie du transport par camion des marchandises de

[Texte]

freight between major urban centres. We anticipate there will be an increased scope for intermodal competition between air and truck in situations where high-service quality is important to both shippers and consignees.

Our principal concern with Bill C-17 is that it does not adequately protect the economic benefits to be gained from intermodal competition and perhaps the best means of explaining our exact reservations would be by briefly going back into some history in our experience with CN.

Since 1952, CN has either acquired or set up trucking subsidiaries which make it one of the largest for-hire truck undertakings in the country and presumably these investments in trucking all require government sanction. CN's investment in trucking was made with DOT approval exercised pursuant to Section 31 of the Canadian National Railways Act and despite Section 27 of that Act which, on its face, appeared to restrict CN's ability to engage in motor vehicle operations, at least to the extent that such investments had to be operated in conjunction with or substitutions for rail services, despite this wording, CN developed a network of for-hire trucking operations which succeeded overtime in paralleling their main line transcontinental rail operation.

Attempts by the for-hire trucking industry to challenge CN's authority were rebuffed by the courts. The Quebec Court of Appeal found among other things that Governor-in-Council approval of these expenditures plus the Canadian National Railways Finance and Security Act superseded any legislative limitation contemplated in Section 27 of the CN Railways Act. Now this pattern of investment by CN is very relevant to our concerns. Despite what appeared to be a rather obvious limitation in the act, CN was able to switch from rail to trucking with DOT approval based on the dictates of expediency.

Turning now to our specific reservations with Bill C-17, Clause 6 outlines the capacities and activities of the corporation and the specific clause that we would like to draw your attention to is Clause 6(1)(b) and 6(4). Our concern is that there is nothing in Bill C-17 which effectively prohibits or even limits the ability of Air Canada to engage in for-hire trucking either in substitution for existing air freight service through trucks owned directly by the corporation or from acquiring dependent for-hire trucking companies. In answer to CTA's expression of concern in this regard, the Minister of Transport has replied by citing the purported limitations and safeguards contained in the wording in Clause 6.1(b) and 6(4). Regardless of the present intent of the Minister, his officials or even Air Canada management, we contend that the so-called safeguards contained in the act are meaningless, in view of our experience over the past 30 years with CN. Assurances of ministerial intent, in interpreting provisions of Bill C-17, we contend, have short term value at best. The record shows that when a Crown corporation determines that its economic well-being requires encroachment into an area outside the scope of its enabling legislation the matter will be broached with responsible departmental officials. We contend that support

[Traduction]

grande valeur entre les grands centres urbains. Nous pensons que la concurrence entre les moyens de transport aérien et routier s'intensifiera dans les cas où la qualité des services importe aux expéditeurs et aux destinataires.

Le bill C-17 nous inquiète d'abord parce qu'il ne protège pas assez les avantages économiques qu'on pourrait tirer d'une concurrence entre les moyens de transport. La meilleure façon d'illustrer cela serait de vous rappeler notre expérience avec le CN.

Depuis 1952, le CN a acquis ou formé des filiales de camionnage qui ont fait de cette société une des entreprises les plus importantes en matière de camionnage public au pays. On suppose que ces investissements dans l'industrie du camionnage ont tous reçu l'approbation du gouvernement, plus précisément du ministère des Transports en vertu de l'article 31 de la loi sur les chemins de fer nationaux canadiens, et ce, en dépit de l'existence de l'article 27 de la même loi qui semble restreindre les activités du CN en la matière. En fait, l'article 27 exige, dans ce cas, la participation de services liés au service ferroviaire ou s'y substituant; malgré cela, le CN a mis au point un réseau de camionnage public qui a fini par constituer un réseau parallèle au chemin de fer transcontinental.

L'industrie du camionnage a essayé de poursuivre le CN devant les tribunaux, mais sans succès. La Cour d'appel du Québec a rendu une décision en indiquant que ces dépenses avaient reçu l'approbation du gouverneur en conseil et que, du reste, la Loi de 1970 sur les chemins de fer nationaux du Canada (financement et garantie) avait préséance sur toute autre loi et, notamment, sur l'article 27 de la Loi sur les chemins de fer nationaux du Canada. Ces investissements faits par le CN sont de la plus haute importance pour nous. Malgré les limites apparentes imposées par les dispositions de la loi, le CN a pu, fort de l'approbation du ministère des Transports, passer de l'exploitation du chemin de fer à celle du camionnage et ce, au nom de l'efficacité.

Pour revenir maintenant au bill C-27, l'article 6 définit les pouvoirs et la capacité de la société, et les paragraphes qui nous intéressent plus particulièrement sont les paragraphes 6(1)(b) et 6(4). Aucune disposition du bill C-17 n'interdit ou ne limite la capacité d'Air Canada à exploiter une entreprise de camionnage soit en substituant le service de camionnage à son service de fret aérien, soit en achetant des camions, soit en se portant acquéreur de compagnies de camionnage. Lorsque nous avons exprimé nos inquiétudes au ministre des Transports, il a répondu à l'Association canadienne du camionnage en citant les limites et les garanties prévues par les articles 6(1)(b) et 6(4). Malgré la disposition d'esprit du ministre actuel, celle de ses adjoints et celle de la direction d'Air Canada, nous croyons que les prétendues garanties de la loi sont insignifiantes, car nous nous souvenons de ce qui s'est passé depuis 30 ans avec le CN. L'assurance que nous donne le ministre, dans son interprétation des dispositions du Bill C-17, n'est valable qu'à court terme. On sait d'expérience que, si une société de la Couronne croit qu'il est de son intérêt de s'arroger un secteur qui ne lui appartient pas en vertu de la loi, elle s'adresse tout d'abord aux fonctionnaires du ministère inté-

[Text]

from this source nine times out of ten is tantamount to approval in principle.

• 1940

Based on trends in fuel prices, air schedules, rates and improved rail passenger service, for that matter, we believe air freight will be under severe pressure over the next decade. In our view it is more than likely, given the experience in Europe, that trucks will be used to haul air freight. We believe Air Canada should not have the facility to involve the federal government further by way of direct investment and for-hire trucking in order to stay in the freight business. We urge that something more substantial than the presently contemplated review procedure in Clause 6(4) should be contained in the legislation.

In the absence of some realistic restriction there could easily be a serious clash between federal policy relating to highway transport regulations, where operating authorities and licences for common carriage and trucking must be obtained from the appropriate provincial regulatory agency.

A solution which might appeal to some elements in the trucking industry would include an absolute prohibition in the legislation whereby Air Canada could not engage in trucking in any capacity. We consider this would be unrealistic because every mode of transport depends substantially on truck service, at least for urban pickup and delivery.

We contend any attempt to impose limitations on urban pickup and delivery would not be practical.

Clause 6.(1)(b) purports to deal with this implication by granting Air Canada power to buy, sell, lease or otherwise acquire "surface vehicles necessary or incidental to the operation of the corporation's business." Close examination of the phrase "necessary or incidental to the operation of the corporation's business" shows that this alleged restriction is vague. In referring to the corporation's business, does it mean its total business over-all or does it carry a more restrictive meaning? In order to restrict the ability to buy, sell, lease and acquire trucks we believe the wording in question in Clause 6.(1)(b) should be amended so that the clause would read: "necessary or incidental to movements by air freight into or within Canada and in compliance with highway transport regulation in each province". All we are asking for here is that Air Canada be put on an equal footing with for-hire common carrier truckers who have to abide by the appropriate highway transport regulations.

The foregoing wording or something similar would make it clear that the right to acquire and operate trucks is to be associated with movements by air freight only. Further, where the incidental truck service involved in movement normally requiring provincial regulatory approval, authority for the service would have to be obtained as in the case of other highway common carriage not of a local nature.

Our concern over implications in the second section we brought to your attention, 6.(4) is somewhat more complicat-

[Translation]

ressé. Si elle obtient auprès de lui l'approbation de son projet, neuf fois sur dix, elle réussira.

Au cours de la prochaine décennie, à cause des prix du combustible, des horaires de transport aérien, à cause aussi des tarifs et de l'amélioration du service-voyageur ferroviaire, le fret aérien sera un secteur difficile. A notre avis, à cause de l'expérience européenne, on fera de plus en plus appel à des camions pour transporter le fret aérien. Nous croyons qu'Air Canada ne devrait pas entraîner le gouvernement fédéral à investir directement dans une entreprise de camionnage simplement pour se maintenir dans ce secteur d'activité. Nous réclamons donc que l'on adopte des dispositions beaucoup plus rigides que la procédure de révision contenue à l'article 6(4).

Si l'on n'impose pas des restrictions réalistes, la politique fédérale en matière de transport aérien et les règlements provinciaux de transport routier entreront en conflit, car l'autorisation d'exploitation et les permis de camionnage s'obtiennent auprès de l'organisme de réglementation provincial.

Certains membres de l'industrie du camionnage réclament que la loi interdise absolument, à Air Canada d'exploiter une compagnie de transport par camions. Nous croyons que ce serait irréaliste, car tout moyen de transport dépend en grande partie du camionnage, ne serait-ce que pour les livraisons en ville.

Nous pensons qu'il serait peu pratique de limiter le ramassage et la livraison en ville.

L'article 6(1)b) essaie de contourner cette difficulté en permettant à Air Canada d'acheter, de vendre, de louer ou d'acquérir autrement «des véhicules de surface... dans la mesure nécessaire à l'exercice de ses activités». Cette restriction, quand on examine de plus près le libellé, est plutôt vague. Lorsque l'on parle des activités de la société, parle-t-on de toutes ses activités ou d'un secteur plus restreint de ses activités? Si l'on cherche à restreindre le pouvoir de la société d'acheter, de vendre, de louer et d'autrement acquérir, nous croyons que le libellé de l'article 6(1)b) devrait être amendé et se lire comme suit: «nécessaire à l'exercice de ses activités, c'est-à-dire, au transport du fret par air à l'intérieur ou à l'extérieur du pays, et en conformité des règlements provinciaux du transport sur les grandes routes...» Nous voulons tout simplement que la Société Air Canada soit ici sur un pied d'égalité avec les compagnies de camionnage publiques qui doivent se soumettre aux règlements du transport sur les grandes routes.

Ce libellé ou un libellé semblable établirait clairement que le droit d'acquérir ou d'exploiter un service de camionnage doit être lié au mouvement du fret aérien seulement. De plus, lorsqu'un service de camionnage serait engagé dans un mouvement de marchandises exigeant au préalable l'approbation de l'autorité provinciale, l'autorisation devrait être obtenue comme dans le cas de tout autre transport public sur les grandes routes et non pas au simple niveau local.

Nos inquiétudes se compliquent lorsqu'il s'agit de l'article 6(4). Sans réclamer l'interdiction stricte d'acheter des actions

[Texte]

ed. Short of an outright prohibition against purchase of shares, we believe Governor in Council sanction should not be exercised unless or until interested parties have been given notice and have had opportunity to comment to the Minister of Transport. This could easily be achieved through two-part gazetting in the *Canada Gazette*. Inclusion of such a provision should not work a hardship since, pursuant to Section 27 of the National Transportation Act, Air Canada would have to give notice of acquisition for the purpose of allowing interested parties to object before the various regulatory tribunals.

The significance is that the Governor in Council approve the stage is where the issue is generally resolved. It has been our experience that where Governor in Council has given approval, or it is assumed that approval is forthcoming, regulatory agencies often abdicate the review responsibilities. This is understandable since it is assumed that the Governor in Council is, in effect, ruling on the public interest issue.

Short of writing in a strict prohibition against the acquisition of shares, we can see no serious objection to providing fore notice by way of two-part gazetting in order to allow interested parties to be heard prior to ministerial approval and order in council sanction.

On Thursday, when we were first called, we did have some representatives from the industry from the Province of Quebec who had a particular concern with respect to Mirabel. Unfortunately, they were not able to join me this evening, so they have asked me to briefly touch on that.

• 1945

Mirabel poses a particular problem for Quebec carriers in that the International Airport is located in a separate municipality from Urban Montreal. Consequently, carriers operating between the International Airport and Montreal and other points in Quebec, or other regions of Canada, have had to obtain proper operating authority from the Quebec Transport Commission. And our carriers in Quebec would argue that Air Canada should have to do the same or, in lieu of that, should have to use the services of licenced carriers, who, in each case, have had to prove public convenience and necessity before the appropriate provincial regulatory tribunal. You will note that wording we suggested for Clause 6.(1)(b) would cover this particular instance with respect to Mirabel.

Those are my opening remarks, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Mayes.
Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Thank you, Mr. Chairman.

Just a couple of questions. I take it then you are not concerned with Air Canada's utilization of their own trucks in providing a service from the city to the airport for air cargo or other articles that are moved. You are concerned about the fact that they could, through this legislation, set up a national extraprovincial trucking firm. Is that correct?

[Traduction]

ou d'autres intérêts dans les entreprises de camionnage publiques, nous croyons que le gouverneur en conseil ne devrait pas accorder son assentiment, à moins qu'on ait avisé les parties intéressées et qu'elles aient eu la possibilité de consulter le ministre des Transports. On pourrait très bien faire cela par le biais de la *Gazette* du Canada. Si on ajoutait de telles dispositions, ce ne serait pas difficile, car en vertu de l'article 27 de la Loi nationale sur le transport, Air Canada se voit forcé d'annoncer ses acquisitions afin de permettre aux parties intéressées d'en appeler devant les divers organismes de réglementation.

Il est important de signaler ici que la question se règle habituellement au moment de l'approbation par le gouverneur en conseil. Nous avons constaté que, lorsque le gouverneur en conseil donne son approbation ou lorsqu'on croit qu'il la donnera, les organismes de réglementation renoncent souvent à leurs responsabilités d'examiner la question. Cela s'explique, car on présume que le gouverneur en conseil tranchera la question dans l'intérêt du public.

Sans réclamer une interdiction formelle de l'acquisition d'actions, nous ne voyons pas d'inconvénient à ce qu'un avis soit publié en deux étapes dans la *Gazette* afin de permettre aux parties intéressées de faire part de leur opinion avant l'approbation ministérielle et la sanction par décret en conseil.

Jeudi, lorsque l'on nous a appelés, des représentants de la province de Québec avaient des revendications à faire au sujet de Mirabel. Malheureusement, ils n'ont pas pu se rendre à la séance de ce soir, mais ils nous ont cependant demandé de faire les démarches à leur place.

Mirabel pose un problème particulier aux transporteurs québécois, car l'aéroport international est situé dans une municipalité autre que la communauté urbaine de Montréal. En conséquence, les transporteurs qui effectuent les trajets entre l'aéroport et Montréal ou d'autres endroits au Québec ou au Canada, doivent obtenir les permis d'exploitation appropriés auprès de la Commission des transports du Québec. Nos transporteurs au Québec prétendent donc que Air Canada devrait être soumise aux mêmes règles ou, faute de cela, devrait avoir recours aux services des transporteurs munis de permis, qui ont dû, dans tous les cas, prouver que le service était un service d'utilité et de nécessité publiques devant l'organisme de réglementation provincial adéquat. Notez que la proposition d'amendement que nous faisons à l'article 6(1)(b) réglerait le problème que pose Mirabel.

C'est tout, monsieur le président.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Mayes.
Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Merci, monsieur le président.

Je n'ai que quelques questions à poser. Si je comprends bien, vous ne vous opposez pas à ce que Air Canada ait recours à ses propres camions pour transporter, d'une ville à l'aéroport, les marchandises expédiées par freight aérien. Vos inquiétudes sont suscitées par la possibilité que cette loi permette la

[Text]

Mr. Mayes: Mr. Mazankowski, through the Chair, yes, I think substantially that is correct. Normally, in other sectors, local cartage does not come under the purview of the provincial licensing authority. And our only concern is that, if movements are contemplated that would, for other people hauling freight, come under the purview of the provincial regulatory board, then Air Canada should be subject to the same conditions as the normal common carrier trucker. That is all we are asking. In fact, we are asking for very little. We are just suggesting that, in the interests of competition, there should not be any inequity put on the side of the private common carrier trucking industry in favour of a Crown corporation.

Mr. Mazankowski: Specifically in terms of air cargo, there really is not too much competition from the trucking industry, I take it. I note that, while the movement of air cargo over the last 10 or 15 years has increased by 16 or 17 per cent on an annual basis, a rather dramatic increase, the aggregate volume is still relatively small in terms of truck and rail. But, in the field of air cargo, the trucking industry really does not provide competition. Is that correct? Am I correct in assuming that?

Mr. Mayes: I think you are incorrect in assuming that.

Mr. Mazankowski: Incorrect.

Mr. Mayes: Mr. Mazankowski, through the Chair, I think there are two factors here that concern us. There are surface trucking companies that do compete on air freight movements. In fact, there is one company which operates between Central Canada and Vancouver and can match, to some degree, the delivery schedules of air freight, at least, the freight that occupies a full freighter. If you are talking about the belly freight that is put on passenger airlines, certainly not.

Mr. Mazankowski: There is a difference between charter freight and just straight air cargo then?

Mr. Mayes: Yes.

Mr. Mazankowski: And you are talking about charter freight. Is that right?

Mr. Mayes: I am not quite sure. By charter freight, do you mean where one particular aircraft is chartered to a particular shipper?

Mr. Mazankowski: Yes.

Mr. Mayes: To a degree. But I guess what I am talking about is where you have a specific air freighter that takes maybe a day to fill. You fly it for five to six hours to Vancouver. You then take another day to strip it down and distribute it. Over the road, times of three to three and one-half days, pickup and delivery from central Canada to Vancouver, can be demonstrated. Now that is one method.

[Translation]

formation d'une entreprise de camionnage nationale et donc extra-provinciale. N'est-ce pas?

M. Mayes: Oui, c'est cela. Normalement, dans d'autres secteurs, le transport local n'exige pas l'obtention d'un permis provincial. S'il advenait que Air Canada transporte des marchandises que d'autres transporteurs ne pourraient transporter qu'en vertu d'un permis provincial, elle devrait donc être soumise aux mêmes conditions qu'une entreprise de camionnage publique. Voilà tout ce que nous demandons. C'est très peu. Nous prétendons, au nom de la concurrence, qu'on ne devrait pas imposer à l'industrie du camionnage privée des conditions plus difficiles qu'à une société de la Couronne.

M. Mazankowski: Il est juste de dire cependant que le freight aérien ne subit pas une trop forte concurrence de la part de l'industrie du camionnage. Au cours des dix ou quinze dernières années, il y a eu une augmentation du volume de freight aérien, annuellement, de 16 à 17 p. 100. C'est une augmentation énorme, mais le volume total demeure relativement faible par rapport au volume des marchandises transportées par camions ou chemins de fer. Autrement dit, l'industrie du camionnage n'est pas en concurrence directe avec le freight aérien. Est-ce que je me trompe?

M. Mayes: Je crois que oui.

M. Mazankowski: Ah bon?

M. Mayes: Monsieur Mazankowski, deux éléments méritent d'être rappelés ici. Il y a des entreprises de camionnage qui font concurrence au freight aérien. En fait, il y a une compagnie qui fait le trajet entre le centre du pays et Vancouver, et qui peut, jusqu'à un certain point, livrer ses marchandises aussi rapidement que les compagnies de freight aérien, du moins le freight que l'on déplace par avion cargo. Il est entendu qu'il ne s'agit pas ici du freight que l'on met dans les soutes des avions de passagers.

M. Mazankowski: Il y a donc une différence entre les affrètements et le freight aérien ordinaire?

M. Mayes: Oui.

M. Mazankowski: Vous parliez ici des affrètements, n'est-ce pas?

M. Mayes: Lorsque vous parlez d'affrètements, pensez-vous à un avion en particulier qui est affrété par un expéditeur donné?

M. Mazankowski: Oui.

M. Mayes: Jusqu'à un certain point, c'est cela. Je songeais ici à un avion cargo que l'on remplit en une journée. Le voyage vers Vancouver dure cinq ou six heures. Il faut ensuite une autre journée pour le décharger et distribuer les marchandises. Sur la route, le transport des mêmes marchandises mettrait trois jours ou trois jours et demi, y compris le ramassage et les livraisons dans le Canada central et à Vancouver. C'est une façon de faire.

[Texte]

Mr. Mazankowski: How many firms are there engaged in this?

Mr. Mayes: This particular one? There is one company I had in mind particularly. But that movement from central Canada to, for example, the West Coast can be matched through expedited service by several trucking companies.

Mr. Mazankowski: Is there any particular kind of freight that they haul specifically?

Mr. Mayes: It is generally high value.

Mr. Mazankowski: High value freight.

Mr. Mayes: But that, with your permission, is only one-half of our concern. I think our concern, to a degree, is for the future, because we do see trends in Europe where there is "air freight" that has never seen the inside of an aircraft, because truck service is an adequate substitute for distances of perhaps up to 600 miles. And I guess our major concern is with that aspect.

• 1950

Mr. Mazankowski: What you are really saying is that under the umbrella of air cargo, Air Canada could get involved in the trucking industry and it still could be classified as air freight, but moving by truck.

Mr. Mayes: Exactly.

Mr. Mazankowski: I just wonder about your suggested amendment, and I suppose the success of answering your concern would be in the interpretation of the amendment that you placed. I guess the key words are:

... incidental to movements by air freight into or within Canada.

air freight, of course, meaning that that freight sees the inside of an aircraft, I take it.

Mr. Mayes: Exactly.

Mr. Mazankowski: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski. Mr. Watson.

Mr. Watson: Thank you, Mr. Chairman. With regard to the reference that you made, sir, to the trend away from air freight over the next 10 years, what studies do you refer to as a basis for that assertion?

Mr. Mayes: In particular? I have no particular study to refer to other than the fact that we have seen evidence in Europe, as I mentioned, of air freight that never in fact sees the inside of an aircraft. I understand with KLM, for example ...

Mr. Watson: No, but is it a trend away, whether air freight sees the inside of an aircraft? Is there a trend in Europe away from the use of aircraft for this fast freight delivery system for specialized cargoes? Is there a trend one way or the other?

[Traduction]

M. Mazankowski: Combien d'entreprises s'adonnent à ce genre d'exploitation?

M. Mayes: Quand je vous ai donné cet exemple, je songeais à une compagnie en particulier. Mais le trajet entre le centre du pays et la côte ouest peut être fait de façon très expéditive par plusieurs compagnies de camionnage.

M. Mazankowski: Est-ce qu'on transporte une marchandise en particulier?

M. Mayes: Il s'agit en général de marchandises de grande valeur.

M. Mazankowski: Je vois.

M. Mayes: Mais il ne s'agit là que d'une partie de nos inquiétudes. Nous avons pu constater qu'en Europe il y a des marchandises destinées au fret aérien que l'on ne charge jamais à bord d'un avion, car le service de camionnage constitue un substitut tout indiqué pour des distances allant jusqu'à 600 milles. Et c'est ce genre de situation qui nous préoccupe.

M. Mazankowski: Voulez-vous dire que Air Canada pourrait transporter du fret aérien par camion et prétendre qu'il s'agit effectivement de fret aérien?

M. Mayes: Tout à fait.

M. Mazankowski: Je suppose que vous obtiendrez gain de cause si l'on interprétait adéquatement le libellé de l'amendement que vous avez déposé. En voilà la substance:

... nécessaire à l'exercice de ces activités, transport du fret par air à l'intérieur ou à l'extérieur du pays.

Le fret aérien, bien sûr, doit obligatoirement être transporté par avion, n'est-ce pas?

M. Mayes: C'est cela.

M. Mazankowski: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Mazankowski. Monsieur Watson.

M. Watson: Merci, monsieur le président. Vous avez parlé d'une tendance que subirait le fret aérien au cours de la prochaine décennie. Sur quelles études vous fondez-vous pour affirmer cela?

M. Mayes: Aucune étude en particulier, sinon l'évolution qui se dessine en Europe actuellement, où il se trouve que le fret aérien parfois n'est jamais chargé à bord d'un avion. Je crois savoir par exemple que la Société KLM ...

M. Watson: Mais qu'est-ce que cela signifie, que le fret aérien soit chargé ou non à bord d'un avion? Est-ce qu'en Europe, on délaisse effectivement les avions pour la livraison rapide du transport ou pour des marchandises spéciales? Est-ce qu'il y a effectivement une tendance?

[Text]

Mr. Mayes: Through the Chairman, Mr. Watson, I am not aware of a trend. We have seen examples of this. Whether in fact it is a trend or not, I honestly could not say. I am not sure that the subject is that adequately documented.

Our concern with respect to the future in Canada is that if there are these trends for increased passenger service, for example, adequate passenger service in southern Ontario and western Quebec, that will obviously impact on the frequency of flight departures for movements up to, say, 300 or 400 miles, which is one aspect of competition that concerns us. We see the possibility of Air Canada's moving over the road for air freight with those mileage blocks.

Mr. Watson: Your experience with CN is what? Does it offer you a competition that you consider to be unfair and in the long run more expensive to the consumer? Is it simply that it costs you people money or do you also feel that it is more expensive to the consumer? All we should be concerned about here is that it is more expensive to the consumer in the end result.

Mr. Mayes: I understand that. I think that is a very good point. Our concern is, I think, that in the growth of the for-hire trucking industry you have seen over the past 40 years the growth of a transport mode that to a very large degree is financed from private sources without the need for government subsidy of any kind, and to a very large degree can accommodate the needs of shippers and consignees. The particular instance of using CN here, in fact, was somewhat tangential. It was just to show that, even with fairly specific wording limiting the movement of a Crown corporation from one activity into another, we have seen the growth of a large parallel trucking undertaking.

Mr. Watson: Is this to the detriment of the consumer?

Mr. Mayes: I would assume that we would say yes . . .

Mr. Watson: Why would it be detrimental to the consumer?

Mr. Mayes: . . . that there was no need, for adequate trucking service, for public moneys to be expended in the acquisition and development of trucking companies, because adequate capacity often existed.

Mr. Watson: Has anyone really done an in-depth costing study of the end benefits of this sort of operation, because it is relevant to what you are saying about Air Canada? Mind you, why should Air Canada not get into trucking if it can do it in a way that is better in the long run for consumers? Maybe you are right. I do not know.

Mr. Mayes: You certainly have a point, and I agree with you. If we cannot demonstrate that there is a lower net price, or increased service or whatever criterion you care to use, to the consumer, then our case falls.

With respect to studies, the only study that I am aware of dealing with CN acquisition was the study done by Howard Darling for the York University Centre on railroad subsidies, in which he touches upon the ancillary activities of CN. I guess I come back to my original point, though. If you can

[Translation]

M. Mayes: Nous avons pu constater des exemples de cette situation. Je ne sais pas si c'est une tendance. Je ne crois pas que le sujet ait fait l'objet d'étude poussée.

Au Canada, on demande un service-voyageur amélioré pour le sud-ouest de l'Ontario et l'ouest du Québec et, de toute évidence, cela augmentera la fréquence des vols pour des distances de 300 à 400 milles. Voilà un aspect de la concurrence aérienne qui nous préoccupe. Nous estimons qu'Air Canada pourrait avoir recours à la route pour transporter le fret aérien sur ces distances.

M. Watson: Vous avez parlé de votre expérience avec le CN. Croyez-vous que le CN vous fasse une concurrence déloyale se traduisant par des prix plus élevés pour les consommateurs? Est-ce à vous qu'il en coûte plus cher ou croyez-vous que le consommateur absorbe une partie des coûts plus élevés? Notre préoccupation principale est la suivante: est-ce qu'il en coûte plus cher aux consommateurs finalement?

M. Mayes: Je comprends bien ce que vous voulez dire. Je pense que vous avez raison. Au cours des quelque quarante dernières années, le camionnage est un mode de transport qui a été financé seulement par des capitaux privés sans que le gouvernement ne lui accorde aucune subvention. Le camionnage essayait dans une large mesure de répondre aux besoins des destinataires et des expéditeurs. L'allusion que nous avons fait au CN ici est secondaire. Nous voulions tout simplement montrer que, malgré un libellé assez précis pour limiter les activités des sociétés de la Couronne, la loi n'a pas pu empêcher la croissance d'une entreprise de camionnage parallèle assez importante.

M. Watson: Est-ce que cela s'est fait au détriment du consommateur?

M. Mayes: Je crois que oui . . .

M. Watson: Et comment donc?

M. Mayes: . . . on n'avait pas besoin de dépenser les deniers publics pour la formation de compagnies de camionnage, car les compagnies privées suffisaient largement à la tâche.

M. Watson: Est-ce qu'on a fait une étude approfondie des coûts et bénéfices de ce genre d'exploitation, car il serait important de connaître les faits pour évaluer ce que vous dites au sujet d'Air Canada. Pourquoi empêcherait-on Air Canada de faire du camionnage si, à long terme, les consommateurs en profitent. Peut-être avez-vous raison cependant. Je ne sais pas.

M. Mayes: Ce que vous dites est très pertinent et j'en conviens. Si nous ne pouvons pas démontrer que le prix net est plus faible ou que le service est amélioré, ou si nous ne pouvons appliquer un autre critère qui soit dans l'intérêt du consommateur, toute notre argumentation peut être rejetée.

Pour ce qui est des études la seule étude que je connaisse actuellement est celle qu'a préparée Howard Darling pour le centre des subventions aux chemins de fer de l'université York, et il y traite des activités secondaires du CN. Je reviens cependant à mon premier argument. Si l'on peut financer une

[Texte]

finance adequate capacity that can meet the needs of shippers and consignees from private sources, we would contend, I believe, that there is no need for the government, and, through the government, a Crown corporation, to step into a breach, because there is in fact no breach. Therefore the taxpayer who is equivalent to the consumer at this point is in fact generating capacity that is not needed.

• 1955

The Chairman: We have no other questioners. Thank you, Mr. Mayes, for taking the time to appear before us this evening. It has been interesting.

Before we call on our next witness, I would like to announce to the members that there will be a subcommittee meeting tomorrow morning in the Confederation Building, Room 448, at 9 a.m.

Now I would like to call Mr. Claude Taylor, President of Air Canada, to join us at the table.

Mr. McKenzie, on a point of order.

Mr. McKenzie: Mr. Chairman, I received a telegram today from Air Canada employees, and it is a rather serious matter. They inform me that up to 2,500 employees want to transfer out of the Province of Quebec. I want to question Mr. Taylor on this tonight because they are challenging statements he made in Committee last week. So I would like to present a motion and I would like the subcommittee to study my motion tomorrow, and I would like you to make a ruling for further discussion on the concerns of the Air Canada employees in Quebec.

Mr. Watson: A further point of order, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Watson, on a point of order.

Mr. Watson: I simply want to bring to your attention, Mr. Chairman, that the President of Air Canada has a question which I posed to him at the last meeting to answer at this meeting. He promised to have the answer, so I presume we will have it now.

The Chairman: Mr. Taylor.

Mr. Claude Taylor (President, Air Canada): Mr. Chairman, in response to the . . .

The Chairman: Order, please. I feel this will just be doubling up on the time of the members. If the points of order are answered and then the question period is answered it will give at least 20 minutes to every member. I feel that as the member is on the list, as he comes to your time of questioning, then Mr. Taylor I believe can answer the question.

Mr. McKenzie.

Mr. McKenzie: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Taylor, this morning at 9 o'clock I received a telegram from Mr. Pat Carey, President of the Canadian Aviation Fellowship Montreal, and in his telegram he states:

[Traduction]

industrie de camionnage qui corresponde aux besoins de l'expéditeur et des destinataires, pourquoi alors par le biais d'une société de la Couronne, le gouvernement s'immiscerait-il dans un domaine privé? Par conséquent, le contribuable, c'est-à-dire en fait le consommateur, fournit des possibilités dont on n'a pas besoin.

Le président: Nous n'avons pas d'autres personnes sur la liste. Merci, monsieur Mayes, d'avoir bien voulu consacrer du temps à notre Comité ce soir, car nous avons beaucoup apprécié votre présence.

Avant d'appeler nos témoins suivants, je voudrais dire aux membres du Comité que nous aurons demain matin, dans l'édifice de la Confédération, à la pièce 448, à 09 h 30 une réunion du sous-comité.

Je demanderai maintenant à M. Claude Taylor, président d'Air Canada, de bien vouloir s'avancer à la table.

M. McKenzie, au sujet d'un rappel au Règlement.

M. McKenzie: Monsieur le président, je viens de recevoir aujourd'hui un télégramme des employés d'Air Canada et l'affaire semble grave: ils me préviennent qu'il y a jusqu'à 2,500 employés qui veulent être mutés hors du Québec. Je voulais demander à M. Taylor, ce soir, quelle est la situation, car cela va à l'encontre des déclarations qu'il a faites au Comité la semaine dernière. Donc, j'aimerais présenter une motion et je voudrais que demain le sous-comité l'étudie, et que vous preniez une décision au sujet d'éventuelles discussions sur cette question.

M. Watson: Une autre question de Règlement, monsieur le président.

Le président: Monsieur Watson, vous avez la parole.

M. Watson: Je voulais simplement vous faire remarquer, monsieur le président, que le président d'Air Canada doit répondre au cours de notre séance à une question que je lui ai posée la dernière fois. Il avait promis d'apporter sa réponse, donc je suppose qu'on pourra l'entendre maintenant.

Le président: Monsieur Taylor.

M. Claude Taylor (président, Air Canada): Monsieur le président, en réponse à . . .

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Je crois que tout cela va doubler le temps des membres du Comité. Si l'on commence par répondre aux rappels au Règlement, puis ensuite aux questions pendant la période allouée, cela donnera au moins vingt minutes à chaque membre du Comité. Je crois, puisque le député a son nom sur ma liste, que M. Taylor pourra répondre à cette question, mais lorsqu'on arrivera à son nom pour lui donner le temps qui lui est alloué.

Monsieur McKenzie.

M. McKenzie: Merci, monsieur le président. Monsieur Taylor, ce matin, à 9 h 00, j'ai reçu de Pat Carey, président de la Canadian Aviation Fellowship de Montréal, un télégramme où il me dit:

[Text]

Dear Mr. McKenzie:

Our survey on Air Canada employees at all levels indicate that Air Canada President Taylor totally misinformed re job transfer situation, stop. Provided comparable jobs and job opportunity were made available in rest of Canada and suitable home relocation assistance given, up to 2,000 other employees would request transfer out of Quebec immediately, stop. This is in addition to 600 ex-Manitobans who wish to return in Winnipeg.

I would just like to point out, Mr. Chairman, what their concerns are. They have listed some of their concerns in correspondence to Mr. Taylor, and I will list some of their main concerns:

What is to happen to the English-speaking non-francophone employee whose job is suddenly designated as bilingual or French essential?

Another one:

What is to become of the opportunities for advancement of English-speaking non-francophone employees in comparison to those for francophone and other bilingual employees?

Also:

For what jobs will employees be required to take French courses and qualify to a certain level of French competency within a given period? How will this be accomplished?

• 2000

This is a matter that has concerned me: an Anglophone of about 50 years of age who is a mechanic there. For him to advance, would he have to take language training, Mr. Taylor? For how long would you send him away? And when would he be designated bilingual? Are you sending employees away for from one to two years on immersion courses so they can be designated bilingual to advance? Just how is Air Canada handling language training?

Mr. Taylor: Mr. McKenzie, you have asked a number of questions and I will try to comment on them all.

First, on the number of people requesting transfers, quite a few qualifications were put on that. As of this morning, in the Montreal base, including Winnipeg people—all the people in the Montreal base—there were 325 applications for transfer on file, not 2,000. There may be people sitting at home who would wish to be transferred under a number of different circumstances, but as far as formal requests for transfer from the Montreal base is concerned, only 325 applications are on file. I just wanted to make that point, and that is a figure I got this morning.

On the question of a unilingual Anglophone employee currently filling a job that may be designated as a bilingual job, the unilingual Anglophone employee has what we would refer

[Translation]

Cher M. McKenzie,

Notre enquête effectuée à tous les niveaux auprès des employés d'Air Canada, a démontré que M. Taylor, président d'Air Canada, avait été tout à fait mal renseigné au sujet de la situation des mutations d'emplois. Jusqu'à 2,000 autres employés demanderaient à quitter le Québec immédiatement s'ils pouvaient trouver des emplois équivalents ailleurs au Canada et si on leur fournissait une aide appropriée pour réinstaller leurs foyers. Ces demandes sont en plus de celles des 600 ex-Manitobains qui désirent retourner à Winnipeg.

Ce que je voulais souligner, monsieur le président, c'étaient les inquiétudes qu'ils avaient indiquées en partie dans leur correspondance adressée à M. Taylor. Et je vais vous en énumérer les principales: ces employés disent:

Que va-t-il se produire pour les employés de langue anglaise non francophones dont l'emploi est subitement désigné comme emploi bilingue ou emploi où la langue française est essentielle?

Ils disent aussi:

Que va-t-il se produire dans le domaine de l'avancement pour les employés de langue anglaise et non francophones, comparativement à ceux qui sont francophones et autres employés bilingues?

et également:

Pour quel genre d'emplois obligera-t-on les employés à suivre des cours de français et à atteindre un certain niveau de connaissance du français dans une période donnée? Quels seront les moyens mis en œuvre pour en arriver là?

C'est une affaire qui m'intéresse: un anglophone d'une cinquantaine d'années qui est mécanicien. Pour obtenir une promotion, doit-il suivre un cours de formation linguistique, monsieur Taylor? Pendant combien de temps devrait-il suivre ce cours? Et à quel moment serait-il désigné bilingue? Est-ce que vous envoyez vos employés suivre des cours d'immersion d'un ou deux ans pour pouvoir les désigner bilingues et leur accorder des promotions? Quelle est la position d'Air Canada face à la formation linguistique?

M. Taylor: Monsieur McKenzie, vous m'avez posé plusieurs questions et je vais essayer de répondre à toutes ces questions.

Pour commencer, à propos des demandes de mutation, plusieurs réserves ont été imposées. Jusqu'à ce matin, pour le secteur de Montréal, et cela comprend des gens de Winnipeg—tous les employés de la région de Montréal—nous avons reçu 325 demandes de mutation, et non pas 2,000. Nous avons peut-être des employés qui ne partent pas et qui aimeraient bien être mutés pour un certain nombre de raisons, mais pour la région de Montréal, nous n'avons dans nos dossiers que 325 demandes de mutation. C'est un chiffre qu'on a donné ce matin; je voulais vous en parler.

À propos de cet employé unilingue anglophone, qui occupe un poste qui risque d'être désigné bilingue, cet employé unilingue anglophone a ce qu'on pourrait appeler des droits d'an-

[Texte]

to as grandfather rights in that job. While he is in that job and is continually competent to fulfil it—language requirements aside—he will fulfil that job. When the job becomes vacant, if it is a job that has been designated bilingual under the rules, the succeeding employee will, in all likelihood, be bilingual. But while the Anglophone employee is in the job—and we have made statements countless times to both union and nonunion people—no person's career with the company will be in jeopardy as a result of language requirements.

In the example to which you were referring, that of a 50-year-old individual whose job may have been designated as bilingual, if he wishes to take language training, if he chooses as a personal wish to take language training and after due testing is determined to have the capability to absorb a second language within a reasonable period of time, the company will sponsor language training for him. But the company will not force him to take language training.

Mr. McKenzie: Mr. Chairman, apparently Mr. Taylor has not allayed the fears of these employees, and they have taken a survey over the weekend. So I would like to read my motion into the record. I will present it to you, and I would appreciate it if your subcommittee would take it under advisement tomorrow. I will use up the remainder of my time to read the motion into the record.

I have a motion for the consideration of this Committee. This is a motion for the Standing Committee on Transport and Communications to investigate the feasibility of phasing out Air Canada operations in the Province of Quebec and move them elsewhere, if necessary, in light of the political climate and serious employee morale problems prompted by Bill I.

This motion is prompted by a concern for the effective operation of Air Canada, which is at present being hampered by the previously mentioned problems and by the morale of Air Canada employees as expressed in a telegram I received from the Canadian Aviation Fellowship in Montreal—which I have read into the record, Mr. Chairman.

I move that the Standing Committee on Transport and Communications commence an investigation to study the feasibility of phasing out Air Canada operations, if necessary, in the Province of Quebec to other parts of Canada and make recommendations and, without limiting the generality of the foregoing, the Committee should:

- (a) Call representatives from the Air Canada employees' unions and the Canadian Aviation Fellowship to look into employee morale, and
- (b) Study the full impact of Bill I on Air Canada employees.

I would like to point out, Mr. Chairman and Mr. Taylor, that they are living under constant fear with that Bill 1 . . .

The Chairman: Order please. Mr. Roy, on a point of order.

Mr. Roy: I am not sure that we are in order to receive a motion of that kind—looking around the table.

[Traduction]

cienneté à ce poste. Tant qu'il le conserve, tant qu'il conserve sa compétence, exception faite des considérations linguistiques, il pourra continuer à occuper ce poste. Lorsqu'un tel poste sera libéré, s'il s'agit d'un poste désigné bilingue par les règlements, le successeur sera probablement bilingue. Mais tant que l'employé anglophone occupe ce poste, et nous avons pris de nombreux engagements envers les syndicats et les employés non syndiqués, aucune exigence linguistique ne saurait porter atteinte à la carrière de l'un de nos employés.

Dans l'exemple que vous avez donné, celui d'un individu d'une cinquantaine d'années dont l'emploi est désigné bilingue, s'il désire suivre un cours de formation linguistique, si c'est son désir personnel, et si le test démontre qu'il a les aptitudes nécessaires pour apprendre une seconde langue dans des délais raisonnables, la compagnie assumera les frais de sa formation linguistique. Mais la compagnie ne le forcera en aucun cas.

M. McKenzie: Monsieur le président, M. Taylor n'a pas dû réussir à rassurer ses employés, qui ont fait un sondage pendant la fin de semaine. Si vous le permettez, je vais lire ma motion. J'aimerais bien que votre sous-comité l'étudie demain. Je vais consacrer le reste de mon temps à la lecture de cette motion.

Motion à l'intention du Comité permanent des transports et des communications portant enquête sur la possibilité d'une interruption progressive des opérations d'Air Canada dans la province de Québec et portant établissement de cette compagnie dans une autre province, étant donné le climat politique et les problèmes de moral causés aux employés par le projet de loi n° 1.

Si je présente cette motion, c'est que je m'inquiète de la position d'Air Canada, qui est devenue difficile à cause des problèmes mentionnés plus haut, et en particulier à cause d'une situation qui porte atteinte au moral des employés d'Air Canada, comme le prouve un télégramme que j'ai reçu de la Canadian Aviation Fellowship de Montréal, télégramme que j'ai d'ailleurs lu, monsieur le président.

Je propose que le Comité permanent des transports et des communications entreprenne une enquête sur la possibilité de mettre fin progressivement aux activités d'Air Canada, si nécessaire, dans la province de Québec, et d'installer cette société dans d'autres provinces, et je recommande, sans porter atteinte au caractère général de ce qui précède, que le Comité:

- a) convoque des représentants des syndiqués d'Air Canada et de la Canadian Aviation Fellowship pour étudier les problèmes causés par le moral des employés et,
- b) pour étudier toutes les répercussions du projet de loi n° 1 sur les employés d'Air Canada.

Monsieur le président, monsieur Taylor, je vous signale que ces employés vivent dans la crainte constante que le projet de loi n° 1 . . .

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. M. Roy fait appel au Règlement.

M. Roy: Je n'ai pas l'impression que nous soyons suffisamment nombreux pour que cette motion soit recevable.

[Text]

• 2005

Mr. Collenette: On a point of order, Mr. Chairman.

The Chairman: Order, please. Mr. Roy is right. We cannot receive a motion unless we have a quorum, which at the moment we do not.

Mr. Collenette: Mr. Chairman, on a point of order, whether or not we have . . .

The Chairman: Mr. Collenette, on a point of order.

Mr. Collenette: . . . a quorum is not really relevant. Mr. McKenzie should know it is not within the purview of this Committee to give itself references. He, through his party, should introduce such references into the House of Commons through Standing Order 43 or through some other means and then the reference will come to this Committee. It has no relevance whatsoever with the actual mechanics of the bill in Committee at this time.

The Chairman: Mr. Stewart on a point of order.

Mr. Stewart: Mr. Chairman, it is my opinion, of course, that Mr. McKenzie has a right to introduce a motion at any time and whether or not that motion is acceptable is up to the Chair, after consultation. It seems to me that in this particular instance, since he put the caveat that he wanted it to be looked at by the subcommittee, that we should not discuss the motion. We should not discuss whether or not it is acceptable until the Chair has made a ruling to that effect and I think we should just set the thing aside until a meeting when we have a quorum. I certainly think the Chair should accept at least his motion and take it under consideration as to whether or not it is procedurally correct.

The Chairman: Thank you, Mr. Stewart.

Mr. McKenzie: That is acceptable to me, Mr. Chairman.

The Chairman: You have about one and a half minutes, if you have any other comments, Mr. McKenzie.

Mr. McKenzie: No, I have no other comments at this time.

The Chairman: Thank you, Mr. McKenzie. Mr. Collenette.

Mr. Collenette: Thank you very much, Mr. Chairman. My first question has to do with the air transit operation that Air Canada operated in co-operation with the Department of Transport. I would like to know, Mr. Chairman, if Mr. Taylor is able to tell the Committee of some of the basic economics involved in that service, such as: the revenue gained; the profit or loss on the route, and if there was a loss—and I suspect there was—what was it? Did the Government of Canada reimburse Air Canada for all of the losses incurred on the service and just generally, what was the profitability of the service?

Mr. Taylor: Mr. Collenette, through the Chair, Air Canada operated air transit, if you will, under contract to Her Majesty, so there was no profit or loss to Air Canada. Air Canada operated the service in accordance with the demonstration criteria that was laid down by the Ministry of Transport, so there was no profit or loss to Air Canada.

[Translation]

M. Collenette: J'invoque le Règlement, monsieur le président.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. M. Roy a raison, le dépôt d'une motion exige un quorum que nous n'avons pas en ce moment.

M. Collenette: J'invoque le Règlement, monsieur le président.

Le président: Allez-y, monsieur Collenette.

M. Collenette: Il ne s'agit pas de quorum. M. McKenzie sait fort bien que ce n'est pas au Comité de choisir ses ordres de renvoi. Les ordres de renvoi doivent être présentés par son parti à la Chambre des communes, en application du règlement n° 43, après quoi le Comité peut en être saisi. Cela n'a rien à voir avec l'étude du bill en Comité.

Le président: M. Stewart invoque le Règlement.

M. Stewart: J'estime, pour ma part, que M. McKenzie peut déposer une motion quand bon lui semble, le président étant chargé de se prononcer quant à l'admissibilité de la motion. Comme il avait demandé que la motion soit étudiée par le sous-comité, je trouve que nous n'avons pas à en discuter. C'est au président de décider si la motion est recevable ou non et nous devrions, à notre avis, réserver la question jusqu'à ce que nous ayons le quorum. Le président pourrait cependant accepter la motion pour voir si elle est conforme ou non à la procédure.

Le président: Je vous remercie, monsieur Stewart.

M. McKenzie: Cela me va, monsieur le président.

Le président: Il vous reste une minute et demie, monsieur McKenzie.

M. McKenzie: Je n'ai rien à ajouter.

Le président: Je vous remercie, monsieur McKenzie. Monsieur Collenette.

M. Collenette: Je vous remercie, monsieur le président. Je voudrais tout d'abord poser une question concernant les transports aériens assurés conjointement par Air Canada et le ministère des Transports. M. Taylor pourrait-il nous dire à combien se sont élevées les recettes ainsi que le montant des profits ou des pertes, car je crois savoir qu'il y a eu pertes. Le gouvernement fédéral a-t-il remboursé Air Canada pour les pertes ou bien y a-t-il eu bénéfices?

M. Taylor: Air Canada assure le transport aérien au nom de Sa Majesté, si bien qu'il n'y a ni pertes ni profits. Air Canada a assuré ce service conformément aux critères de démonstration établis par le ministère des Transports, nous n'avons donc enregistré ni pertes, ni profits.

[Texte]

On the question of the service itself and the economic viability of the service, a detailed report has been filed with the Ministry of Transport, now that the demonstration has been concluded and if you wish, Mr. Collenette, I can give you the detailed numbers, perhaps tomorrow morning. If you want to take the time, I can go through the report now on the total sort of economics of the proposition.

Mr. Collenette: No that really is not necessary, Mr. Taylor. Perhaps you could make it available to the Committee members. Personally I will not be available tomorrow, but if you could circulate that to the interested members, I would appreciate it. So I take it that the report that Air Canada made to the Minister is public in so far as you are concerned. It is not privileged information of the department?

Mr. Taylor: I cannot answer the question of whether it is privileged information of the department. The Board of Directors in sort of lining up the operation of the company, made a detailed report to the Minister.

Mr. Collenette: And you are prepared to make that available to the Committee?

Mr. Taylor: I am prepared to make the summary available. It is a very involved document in terms of all of the technological parts of it.

Mr. Collenette: But basically you will make the summary in terms of the commercial viability of that service available.

Mr. Taylor: The demonstration, revenues and costs.

The demonstration, if I can just make one comment, through the Chair, was not set up to be a profitable operation as such. It was set up as a demonstration service to prove out various technologies that were being examined for possible STOL operation, to experiment with, if you will, the type of ground infrastructure that might or might not be the best in the event that the STOL operation was to be further developed. So it was a demonstration project with a budget and at the end of the budget, the demonstration was terminated.

• 2010

Mr. Collenette: Thank you very much, Mr. Chairman. My next question deals with the Canadian Trucking Association brief. I would like Mr. Taylor to comment upon the assertions made by the Canadian Trucking Association that there is a possibility, if Clauses 6(1)(b) and 6(4) carry, that Air Canada could, under the guise of an air freight operation, really compete with existing trucking companies as outlined by the witness from the Canadian Trucking Association. Is their position correct? Perhaps I am catching you a little off guard but I assume that you could probably give me your opinion on it.

Mr. Taylor: Mr. Collenette, through the Chair, I do not have a copy of the brief that was read into the record this evening. I would comment in a general way about the competitive aspect of freight versus air and about the clause 6(1)(b) and 6(4) that was referred to, I believe, by the witness.

[Traduction]

Maintenant que la démonstration est terminée, nous avons déposé un rapport détaillé au ministère des Transports quant à la rentabilité de ce service; si vous le désirez, je pourrai vous soumettre les chiffres détaillés demain matin. Si vous y tenez, je peux procéder immédiatement à une analyse économique de cette expérience.

M. Collenette: C'est inutile, monsieur Taylor, mais vous pourriez faire distribuer le rapport aux membres du Comité. Malheureusement, il me sera impossible de participer à la réunion de demain. Vous semblez dire que le rapport soumis au ministre par Air Canada est public, alors que j'avais cru comprendre qu'il s'agissait d'un document confidentiel du Ministère.

M. Taylor: Je ne sais pas si ce sont des renseignements confidentiels ou non. Tout ce que je peux vous dire, c'est que le conseil d'administration a soumis un rapport détaillé au ministre concernant cette expérience.

M. Collenette: Pourriez-vous remettre ce document au Comité?

M. Taylor: Rien que le résumé, l'ensemble du document étant très complexe et technique.

M. Collenette: Mais vous êtes donc disposé à nous soumettre un résumé expliquant les aspects économiques de cette expérience.

M. Taylor: Oui les recettes et les coûts.

La démonstration ne devait pas censer être rentable. Il s'agissait essentiellement de tester différentes techniques et infrastructures au sol, au cas où l'on déciderait d'étendre les vols des appareils ADAC. Il s'agissait donc uniquement d'une démonstration qui a pris fin lorsque le budget prévu a été épuisé.

M. Collenette: Je vous remercie, monsieur le président. Je voudrais maintenant poser une question concernant le mémoire de l'Association des camionneurs canadiens, selon laquelle si les articles 6(1)(b) et 6(4) étaient adoptés, Air Canada pourrait, en se chargeant de fret aérien, concurrencer les firmes de camionnage. J'aimerais savoir ce que vous en pensez.

M. Taylor: Je n'ai pas le mémoire qui a été lu ce soir. Mais je peux vous dire quelques mots concernant les possibilités de concurrence entre le transport de marchandises par route et par air ainsi qu'au sujet des articles 6(1)(b) et 6(4).

[Text]

There is nothing in any of those clauses relative to any of those other activities that Air Canada might get involved in that states it will not adhere to either provincial or federal regulations of any kind. In other words it presumes that whatever licensing is required in whatever businesses are referred to will be complied with. I think there was an inference that if we were to get into the trucking business we would do it without appropriate licensing.

I have not seen the detailed brief that was prepared and the detailed proposed amendments to these two parts of the bill that I have referred to, but in a general way whatever business we would contemplate getting into we would abide by whatever rules and regulations and licensing requirements that were necessary by provincial or federal law.

In terms of competition, the competition that I would assume was referred to by the witness when he referred to Europe is Atlantic freight that European carriers carry across the Atlantic and then on the very short hauls in Europe. As we know, the distances between major metropolitan centres in Europe are much less than they are in Canada and it may be that truck is used in the final hundred miles or so to carry the freight because air freight over those distances is not generally considered to be a viable product.

In Canada air freight carries a very small percentage of the total commodities that are moved transcontinentally back and forth across this country.

Mr. Collenette: I would like to ask Mr. Taylor if he has any objection to the rewording of the clauses along the lines of Canadian Trucking Association or whether he feels, as outlined by Mr. Roy in his intervention on behalf of the department—perhaps it was not Mr. Roy, perhaps it was the Canadian Trucking Association—stating what the department's reaction was, that the existing clauses cover any potential situation quite well. Would you have any objections to the rewording of the clauses along those lines? I realize you do not have the exact wording but would you have any objections to the general purport of the changes introduced by the Canadian Trucking Association?

Mr. Taylor: Well, Mr. Collenette, through the Chair, I have not seen the detailed wording. That part of it that related to Air Canada's potential involvement with licensing requirements—should we become involved in any enterprise—is one of course that is accepted throughout the bill because in other areas of the bill it does not spell out that it must or must not obtain licensing requirements. So from that standpoint I think it goes without saying, I think the bill is more than adequate. In terms of other revisions that he was suggesting, I would propose to look at his detailed wording before I commented, Mr. Collenette.

Mr. Collenette: Mr. Chairman, I have one short question, which is quite petty in many ways but then some of the concerns we have had have been minor in terms of questioning, Mr. Taylor, and that concerns liquor consumption on the airplanes that you operate.

An hon. Member: Not enough.

[Translation]

Il n'est pas question qu'Air Canada puisse ne pas appliquer les règlements provinciaux ou fédéraux régissant les activités que la société pourrait éventuellement prendre conformément aux dispositions de ces articles. Air Canada obtiendra donc tous les permis normalement prévus pour effectuer ce genre de travail. Les témoins avaient laissé entendre que si nous nous lancions dans le transport de marchandises par camion, nous le ferions sans demander les permis normalement exigés.

Je n'ai pas vu le mémoire ni les projets d'amendement aux deux articles en question; mais je puis vous assurer que quelles que soient les affaires que nous entreprendrions, nous respecterions strictement les règlements et procédures normalement prescrits par les autorités provinciales ou fédérales.

Je présume que la concurrence évoquée par le témoin s'applique au fret aérien transatlantique assuré par des firmes aéronautiques européennes à travers l'Atlantique et ensuite acheminé à destination d'Europe par route. Vous savez, en effet, que les principaux centres métropolitains d'Europe sont bien moins éloignés les uns des autres qu'au Canada, si bien que le transport par route des quelques centaines de milles restantes peut être plus rentable que le transport aérien.

Au Canada, par contre, le fret aérien représente un très faible pourcentage de la totalité des marchandises transportées à travers le continent.

M. Collenette: M. Taylor accepterait-il de modifier ces articles dans le sens demandé par l'Association canadienne des camionneurs, ou bien est-il d'accord avec M. Roy et le ministre pour dire que ces articles, dans leur forme actuelle, répondent à toutes les éventualités. Est-ce que vous accepteriez en principes les modifications proposées par l'Association canadienne des camionneurs?

M. Taylor: Je n'ai pas examiné la suggestion en détail. Ce qu'ils ont dit concernant le permis que nous devrions éventuellement obtenir si nous nous lançons dans ces affaires est implicite dans le bill, si bien que, de ce point de vue, il n'y a rien à y modifier. En ce qui concerne les modifications proposées, je préférerais, avant de vous répondre, pouvoir les examiner.

M. Collenette: Je voudrais poser une dernière question, sans doute pas très importante, concernant les boissons alcoolisées à bord des appareils Air Canada.

Une voix: Pas assez.

[Texte]

Mr. Collenette: Not enough my colleague says. I will not identify him. It has come to my attention on a number of occasions that the personnel on the flight say that liquor sales cannot be made because of provincial regulations. Perhaps I should know this, but under what authority does an air carrier have to obey provincial liquor licensing regulations once off the ground?

• 2015

Mr. Taylor: Through the Chair, Mr. Collenette, we come under provincial licensing for serving of liquor all across the country and it was not until we were able to obtain licences from the various provinces that we could serve liquor. As you probably recall, Canadian air lines were one of the sort of last countries to serve liquor on board because of the complexity of the liquor licensing in Canada. And we are under provincial licensing and we hold provincial licences for the serving of liquor.

Mr. Collenette: Have you ever challenged that in the courts? Have you ever challenged that basic assumption? It would seem to me, Mr. Chairman, in conclusion, that the question of air rights is one that has not been decided by the Supreme Court and I am sure that it will become perhaps an even more serious question with the attitude of, say, the Parti Québécois in Québec with its attitude towards air rights. I think Mr. Lévesque has made a statement that the air above the Province of Québec is Québec territory. I would just like to know whether or not Air Canada has ever decided or taken up that challenge in a legal fashion.

Mr. Taylor: No, not to my knowledge, Mr. Collenette, have we ever challenged it at the Supreme Court level. This goes back some years and I would be glad to refresh my memory on it, but to my knowledge we have not challenged it before the Supreme Court.

Mr. Collenette: Thank you very much, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Collenette. Mr. Stevens.

Mr. Stevens: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Taylor, at page 10 of your annual report for last year, December 31, you say:

New Air Canada legislation, which is presently before Parliament, can have a considerable impact on the well-being of the national airline. Capital restructuring to provide a normal debt equity ratio would have the immediate effect of relieving the airline of the very heavy burden of interest payments.

What do you regard as a normal debt equity ratio to which you are referring?

Mr. Taylor: Mr. Stevens, through the Chair, in this industry and North American industry and to some extent, European industry, and I think the major carriers in the United States, if you take the main trunk carriers, their debt equity ratio is about 55-45; British Airways, is 50-50. In answer to your question, we view something in the order of 60 per cent debt,

[Traduction]

M. Collenette: Un de mes collègues dit pas assez mais je ne vais pas le nommer. J'ai remarqué à plusieurs reprises que le personnel volant refuse de servir des boissons alcoolisées en raison des règlements provinciaux. Comment se fait-il qu'une société aérienne soit tenue de se conformer à des règlements provinciaux en matière de boissons alcoolisées dès lors que l'appareil a décollé?

M. Taylor: Monsieur Collenette, ce n'est qu'après avoir obtenu une licence auprès de chaque province que nous survolions que nous avons pu servir de l'alcool à bord. Vous vous souviendrez peut-être que les lignes aériennes canadiennes ont été pratiquement les dernières à servir de l'alcool à bord à cause de la complexité du système de licences au Canada. Nous relevons des provinces et, pour servir de l'alcool, il nous faut des licences provinciales.

M. Collenette: Avez-vous jamais contesté leur autorité devant les tribunaux? Pour conclure, monsieur le président, il me semble qu'en matière de droit aérien, la Cour suprême n'a rien décidé et je suis certain que cette question deviendra peut-être de plus en plus sérieuse, compte tenu de l'attitude du Parti québécois, au Québec, à cet égard. Sauf erreur, M. Lévesque a dit que l'espace aérien au-dessus de la province de Québec faisait partie du territoire québécois. J'aimerais savoir si, dans ce domaine, Air Canada a envisagé de contester ces autorités sur le plan juridique.

M. Taylor: Non, que je sache, monsieur Collenette, nous n'avons jamais contesté cette autorité devant la Cour suprême. Cela remonte à quelques années et je me ferai un plaisir de vérifier mais, à ma connaissance, nous ne sommes jamais allés devant la Cour suprême à ce sujet.

M. Collenette: Je vous remercie infiniment, monsieur le président.

Le président: Je vous remercie, monsieur Collenette. Monsieur Stevens.

M. Stevens: Je vous remercie, monsieur le président. Monsieur Taylor, à la page 10 de votre rapport annuel, déposé le 31 décembre de l'année dernière, vous dites:

La nouvelle loi d'Air Canada, dont le Parlement est saisi actuellement, peut avoir une incidence considérable sur la société aérienne nationale. Une restructuration financière devant assurer un rapport normal entre la dette et la créance aurait l'effet immédiat de soulager la société du très lourd fardeau des paiements d'intérêt.

Qu'est-ce pour vous qu'un rapport dette-crédance normal?

M. Taylor: Monsieur Stevens, en Amérique du Nord et, dans une certaine mesure, en Europe, le rapport dette-crédance des principaux transporteurs est d'environ 55-45; pour British Airways, il est de 50-50. Pour répondre à votre question, nous considérons normale une dette d'environ 60 p. 100 et une créance d'environ 40 p. 100. Selon les barèmes du CAB, aux

[Text]

40 per cent equity as being about normal. The CAB regulation concerning the economic setting of tariffs in the United States is the 12 per cent return on total investment established on the basis of 45 per cent debt, I believe, 55 per cent equity, with a separate return upon debt and equity that averages out to about a 12 per cent total return. So that is what is considered to be normal in the industry in North America.

Mr. Stevens: Through you, Mr. Chairman, when you make that statement I take it that you would feel happier if you had 60 per cent debt and 40 per cent equity. Is that correct?

Mr. Taylor: Yes, as opposed to what we currently have.

Mr. Stevens: Have you done any survey with respect to either continental companies or world companies generally as to what their ratios are between paid-in capital and contributed surplus as opposed to how much of what you are referring to as equity is actually retained earnings that they have been able to retain after earning profits?

Mr. Taylor: I have some information on that, Mr. Stevens. It varies quite considerably by individual carrier, from carriers that have had a very strong earnings record over a long period of years because of their particular position in the industry as opposed to carriers . . .

Mr. Stevens: Mr. Chairman, I am sorry to interrupt Mr. Taylor but our time is so limited. Have you any specific evidence you can give us to substantiate what you are stating, that the capital of the companies that you are competing with are in this roughly 55-45 ratio or 60-40 ratio? Just to clarify the picture, what you are referring to is not paid-in capital or contributed capital such as you are requesting from the Government of Canada, but the picture as of today of some of these companies that have been able to build up substantial retained earnings. I would like you to give the Committee concrete evidence, if you have it, to back up what you are asking Parliament to give you.

• 2020

Mr. Taylor: I think we can table something in that area, Mr. Stevens, and I would be glad to table it tomorrow. I think we would do it by going back to both current year and how these carriers have built up their various equity positions; whether it is by retained earnings or paid-in capital.

Mr. Stevens: What companies would be on the list that you would show us?

Mr. Taylor: We tend to deal with what we call the sort of main-line carriers of North America, the big carriers of North America, and with the main carriers of Europe.

Mr. Stevens: Would Northwest Airlines be included in that?

Mr. Taylor: Yes. This is what I was referring to, through the Chair, Mr. Stevens. You will find carriers within the total of Northwest, and you will find Eastern, American and Pan American, each with a different earnings record and with a different ratio over the years of either paid-in capital or

[Translation]

États-Unis, les investissements doivent assurer des recettes de 12 p. 100 sur la base d'une dette de 45 p. 100 et d'une créance de 55 p. 100, sauf erreur. C'est donc la norme de l'industrie nord-américaine.

M. Stevens: Je suppose que, dans ce cas, vous seriez plus heureux si votre dette était de 60 p. 100 et votre créance de 40 p. 100, n'est-ce pas?

M. Taylor: Oui, par opposition à la situation actuelle.

M. Stevens: Vous êtes-vous renseigné auprès d'autres compagnies continentales ou internationales pour savoir quels étaient leurs rapports entre le capital libéré et l'excédent d'apport comparativement à ce que vous appelez la créance et qui sont en réalité des bénéfices réinvestis qu'ils ont pu réinvestir?

M. Taylor: J'ai quelques renseignements à ce sujet, monsieur Stevens. Cela varie très fortement d'un transporteur à l'autre, de transporteurs dont les gains ont été considérables au cours des années à cause de leur position particulière dans l'industrie alors que, pour d'autres . . .

M. Stevens: Monsieur le président, je m'excuse d'interrompre M. Taylor, mais notre temps est limité. Avez-vous la preuve de ce que le capital des compagnies avec lesquelles vous êtes en concurrence ont un rapport d'environ 55-45 ou 60-40? Comprendons-nous bien. Il ne s'agit pas du capital libéré ou du capital d'apport comme vous le demandez au gouvernement du Canada, mais de la position de certaines de ces compagnies dont les bénéfices réinvestis sont assez substantiels. J'aimerais que vous nous donniez des preuves concrètes, si vous en avez, pour justifier votre demande au Parlement.

M. Taylor: Nous pouvons déposer de telles justifications, monsieur Stevens, et c'est avec plaisir que je le ferai demain. Nous vous indiquerons leur position, cette année, et la manière dont elles sont arrivées à leurs différentes positions de créance, qu'elles y soient parvenues grâce à des bénéfices réinvestis ou grâce à du capital libéré.

M. Stevens: Quelles compagnies figureront sur cette liste?

M. Taylor: Nous avons tendance à nous intéresser à ce que nous appelons les transporteurs principaux nord-américains, les grands transporteurs nord-américains, ainsi qu'aux principales compagnies européennes.

M. Stevens: Est-ce que Northwest Airlines serait comprise?

M. Taylor: Oui. C'est de ces compagnies qu'il s'agit, monsieur Stevens. Figureront dans cette liste les compagnies Northwest, Eastern, American et Pan American, chacune ayant un tableau financier différent, avec un rapport différent, au cours des années, pour ce qui est du capital libéré ou des

[Texte]

retained earnings. I would be glad to table those with the Committee.

Mr. Stevens: Mr. Taylor, let me put this to you. In view of the fact that you have been in this business for 40 years, and you are very boastful of this, what can you suggest as the reason for such a sad retained-earnings picture in Air Canada compared to Northwest Airlines, for example, and many of the other airlines that you are competing with? How come they have made substantial earnings, which they have been able to retain over the years, whereas Air Canada has this very, very small retained earnings in relation to your total size of \$18 million? What went wrong?

Mr. Taylor: That is almost a 40-year story, Mr. Stevens, through the Chair.

Mr. Stevens: Forty years of mistakes?

Mr. Taylor: No, I would not say it was 40 years of mistakes. As you know, Mr. Stevens, Air Canada was established 40 years ago to provide national air service in Canada, and for many, many years it operated on basically a break-even position. It established an air service in a country with a population much less dense than the communities served by the U.S. I would be glad to draw some comparisons for you with Northwest Airlines; the kind of route structure and the kind of competitive position they find themselves in in terms of market size and communities, and their ability to do what they have done over the years. Air Canada has built aviation in this country on a very break-even proposition without its having cost the shareholder a great deal of money. For many years, until the recent costs in Canada of fuel and other charges began to surpass those in the rest of the world, it was able to do it at fares lower than they were in the U.S. or anywhere else in the free world. It operated to communities of a size and brought air service to communities of a size in a way unheard of in the United States in terms of population and density of traffic. This was the mandate that Air Canada had for many, many years.

Mr. Stevens: Mr. Taylor, the wording in Bill C-17 in Clauses 10 and 11 and related clauses is very broad where you are requesting an authorized capital of \$750 million. Do you know of any other airline in the world that would have a paid-in capital of \$750 million?

Mr. Taylor: Through the Chair, Mr. Stevens, the bill states that \$750 million would be the authorized capital. It does not state that it would be the paid-in capital. We have presumed that if this bill goes through, on the basis of an approximately 60-40 debt equity position the paid-in capital would be in the order of \$350 million of the \$750 million authorized in the bill. So the \$750 million would not all be paid-in capital.

Mr. Stevens: So you are saying there would be slack in there of \$400 million, as far as your present intentions are concerned.

Mr. Taylor: Yes.

[Traduction]

bénéfices réinvestis. C'est avec plaisir que je déposerai ce document.

M. Stevens: Monsieur Taylor, compte tenu du fait que votre compagnie à quarante ans d'existence et que vous en êtes très fier, quelle est votre justification de la situation misérable au niveau des bénéfices réinvestis d'Air Canada comparative-ment, par exemple, à la compagnie Northwest Airlines et à de nombreuses autres compagnies qui sont vos concurrentes? Comment se fait-il qu'elles aient fait suffisamment de bénéfices pour pouvoir les réinvestir au cours des années alors qu'Air Canada ne peut faire état que de ce maigre réinvestissement de bénéfices, son capital étant quand même de 18 millions de dollars? Qu'est-ce qui n'a pas marché?

M. Taylor: Il faudrait pratiquement faire l'historique des 40 dernières années, monsieur Stevens.

M. Stevens: Quarante années d'erreurs?

M. Taylor: Non, je ne dirais pas qu'il y a eu quarante années d'erreurs. Comme vous le savez, monsieur Stevens, Air Canada a été créée, il y a quarante ans, pour assurer un service national aérien au Canada, et pendant de nombreuses années, elle s'est maintenue au seuil de la rentabilité. Elle a assuré un service aérien dans un pays dont la densité de population est de loin très inférieure à celle des États-Unis. Si vous voulez, je peux très bien faire des comparaisons avec Northwest Airlines; ses lignes, ses itinéraires, sa position par rapport aux compagnies concurrentes, compte tenu de la taille du marché et des communautés desservies et les moyens qui lui ont permis de faire ce qu'elle a fait au cours des années. Air Canada a été le pionnier de l'aviation dans ce pays, et ce, sans que cela coûte très cher aux actionnaires grâce à sa politique de rentabilité. Pendant de nombreuses années, avant que le coût du combustible et d'autres charges au Canada ne commencent à dépasser ceux du reste du monde, elle a pu assurer des services à des tarifs inférieurs à ceux pratiqués aux États-Unis ou n'importe où ailleurs dans le monde libre. Elle a assuré des services entre des communautés qui n'en auraient jamais bénéficié aux États-Unis, en raison de leur faible densité démographique et de la faible fréquentation. C'est ce mandat qui a été confié à Air Canada pendant de très nombreuses années.

M. Stevens: Monsieur Taylor, le libellé de l'article 10 et 11 du Bill C-17, dans lesquels vous demandez un capital autorisé de 750 millions de dollars, est très vague. Connaissez-vous une autre compagnie aérienne qui ait un capital libéré de 750 millions de dollars?

M. Taylor: Monsieur Stevens, dans le projet de loi, ces 750 millions de dollars représentent le capital autorisé. Il n'est dit nulle part qu'il s'agit de capital libéré. Nous avons calculé que si le projet de loi était adopté, sur la base d'un rapport dette-crédence d'environ 60-40, le capital libéré sera de l'ordre de 350 millions de dollars. Le total des 750 millions de dollars ne représente donc pas tout le capital libéré.

M. Stevens: Il reste donc 400 millions de dollars.

M. Taylor: Oui.

[Text]

Mr. Stevens: Have you any pro-forma balance sheet that you could give us as to how you think Air Canada would look, assuming the bill is passed and you give effect to whatever your reorganization plans are at the present time, could you take the December, 1976 statement and put it on the basis of how it will be reflected if all goes well for you?

• 2025

Mr. Taylor: We have a five-year pro forma statement that we have developed on the basis of the recapitalization of the company.

Mr. Stevens: Could we have a copy of that five year projection?

Mr. Taylor: We would table this with the Committee.

Mr. Stevens: How soon could we get that?

Mr. Taylor: We could probably table that at one of the sittings tomorrow.

Mr. Stevens: In your first quarter for this year, are you in a profitable position like most of the American airlines or are you in a deficit position?

Mr. Taylor: We are in a more profitable or less deficit position than we were last year, Mr. Stevens. The first quarter has always been a deficit situation for Air Canada and generally is for carriers operating in the northern hemisphere, but we are in a less deficit position than we were last year.

Mr. Stevens: I believe I did not get a direct answer to my question. Do you know of any airline that would have a capital of \$750 million?

Mr. Taylor: I would like to check in my statements, Mr. Stevens and I will give you an answer to that tomorrow.

The Chairman: Thank you, Mr. Stevens. Mr. Watson.

Mr. Watson: Thank you, Mr. Chairman. For the benefit of the other Committee members who were not here when I posed the question at the last meeting, this relates to a case of a Mr. Morrison who had a grievance against Air Canada and took it before the labour relations board. The first labour relations board hearing was cancelled because one of the judges on that board was sick and a second hearing was held. In any event, Air Canada, in addition to what I maintained in my earlier question was unfair treatment of Mr. Morrison, also dug in its heels with regard to the payment of witnesses who attended these two labour relations board hearings. They treated them unlike they would any other employee who had attended a court hearing and decided to interpret their own internal regulations in a way which suited this particular case. As a result of all this anyway, there was unanimous motion in the House of Commons urging the company to treat employees who are appearing as witnesses in a court either on behalf of the company or on behalf of somebody complaining against the company in exactly the same way; that is to say, pay them their regular salaries, whether they appear with the company or opposed to the company. This resolution went through the House of Commons under Section 43, unanimously.

[Translation]

M. Stevens: Pourriez-vous nous communiquer un bilan *pro-forma* reflétant la situation financière d'Air Canada si le projet de loi était adopté et que vous puissiez procéder à la réorganisation que vous avez prévue?

M. Taylor: Nous avons établi un bilan *pro forma* de cinq ans sur la base de la restructuration financière de la compagnie.

M. Stevens: Pourrions-nous avoir une copie de cette projection pour les cinq prochaines années?

M. Taylor: Nous la déposerons.

M. Stevens: Quand pourrions-nous l'avoir?

M. Taylor: Probablement au cours d'une des réunions de demain.

M. Stevens: Pour le premier trimestre de cette année, êtes-vous dans une position de profit, comme la plupart des compagnies américaines, ou en position de déficit?

M. Taylor: Nos profits sont plus importants ou notre déficit est moins grand qu'il ne l'était l'année dernière, monsieur Stevens. Air Canada a toujours été en position déficitaire pendant le premier trimestre, et c'est le cas de la plupart des transporteurs de l'hémisphère nord. Mais ce déficit est moins important que l'année dernière.

M. Stevens: Je ne pense pas avoir eu de réponse directe à ma question. Connaissez-vous une compagnie qui ait un capital de 750 millions de dollars?

M. Taylor: J'aimerais vérifier mes déclarations, monsieur Stevens, et je vous donnerai la réponse demain.

Le président: Je vous remercie, monsieur Stevens. Monsieur Watson.

M. Watson: Je vous remercie, monsieur le président. Pour ceux qui n'étaient pas là la dernière fois lorsque j'ai posé cette question, il s'agit d'un grief contre Air Canada déposé par un certain M. Morrison dont a été saisi le Conseil des relations de travail. La première audience du Conseil a été annulée à cause de la maladie d'un des juges et une deuxième audience a eu lieu. De toute manière, Air Canada, en plus de ce que j'ai taxé de traitement injuste de M. Morrison, s'est également opposé à l'indemnisation des témoins participant aux deux audiences du Conseil des relations de travail. Son agissement a été contraire à l'habitude lorsqu'un employé participe à une audience de tribunal et elle a décidé d'interpréter son règlement interne de la manière qui lui convenait le plus dans ce cas particulier. À la suite de ces agissements, une motion a été votée à l'unanimité à la Chambre des communes demandant à la compagnie de traiter les employés qui comparaissent comme témoins dans un tribunal, soit au nom de la compagnie soit au nom de quelqu'un se plaignant de la compagnie, exactement de la même manière; c'est-à-dire, leur verser leur journée de salaire habituelle, qu'ils comparaissent pour la compagnie ou contre la compagnie. Cette résolution a été adoptée à l'unanimité par la Chambre des communes en vertu du Règlement 43.

[Texte]

I asked Mr. Taylor to respond to what was the follow up of the company to this unanimous expression of a point of view held by the House of Commons.

The Chairman: Mr. Taylor.

Mr. Taylor: Mr. Watson, through the Chair, if I could just make a couple of points about the case in answering Mr. Watson's question that he has put before you again today. The grievance that this employee had was processed through the normal union procedure to what we call the third level of grievance and the union chose not to take the grievance to arbitration. The employee then took the grievance on his own, which was his right, to the labour relations board. Hearings were held in September and December of 1974 and I have a copy of the judgment of the Canada Labour Relations Board and if the Chairman wishes I could table this with the Committee, because it covers some of the history of the case.

The Chairman: Excuse me, Mr. Taylor. Is that agreeable with the Committee, that we file this as an exhibit?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Mr. Taylor.

• 2030

Mr. Taylor: With respect to the payment of the employees for the period they were there as witnesses, the company's position was at that time and still is—and this has been established over a long period of precedent—that when contract employees are appearing as part of a labour grievance and have used the vehicle available to them through the labour grievance procedure, they are not paid for the time off, so there was no discrimination. They are paid by the union. In other words, if this grievance had been handled by the union before the Canada Labour Relations Board, the union would have paid for the time the employees were away from work, the company would not have paid for that time.

As a result of reviewing this over the weekend since Mr. Watson raised it on Thursday, there are a number of implications of this if the company were to undertake to pay all employees who took individual grievances around the normal grievance procedure of their union. So, I have directed that our policy, which Mr. Watson, I believe, read into the record on Thursday, and which I will not bother reading now, unless you wish me to, be re-examined as to its appropriateness in the context of today's employer-employee relations. The expression that was given in the House of Commons was an expression of an opinion and I will certainly table with the Committee, through the Clerk of the Committee, my review of this policy.

There are many implications to this because it is a part of our normal collective bargaining procedure and it is normally handled through the collective bargaining procedure. In this case, of course, it was taken outside of the collective bargaining procedure.

Mr. Watson: Thank you, Mr. Taylor, for that response so far and for your indication, at least some small indication, of a possible degree of flexibility.

[Traduction]

J'ai demandé à M. Taylor les suites que la compagnie avait données à cette expression unanime de la Chambre des communes.

Le président: Monsieur Taylor.

M. Taylor: Monsieur Watson, j'aimerais, avec votre permission, apporter quelques précisions au sujet de cette affaire. Le grief de cet employé a suivi la filière normale de la procédure syndicale jusqu'à ce que nous appelons le troisième niveau de grief et le syndicat a décidé de ne pas aller en arbitrage. L'employé a alors saisi, de son propre chef, ce qui est son droit, le Conseil des relations de travail de ce grief. Des audiences ont été tenues en septembre et décembre 1974 et j'ai la copie du jugement du Conseil canadien des relations de travail et, si le président le souhaite, je pourrais déposer ce document, car il retrace tout l'historique de l'affaire.

Le président: Je m'excuse, monsieur Taylor. Êtes-vous d'accord pour que nous le fassions figurer comme pièce au dossier?

Des voix: D'accord.

Le président: Monsieur Taylor.

M. Taylor: Pour ce qui est du paiement des employés pendant leur comparution comme témoins, selon la compagnie, et c'est une position qui a été adoptée de longue date, lorsque des employés sous contrat témoignent lors de griefs en respectant la procédure habituelle, ils ne sont pas payés pendant leurs heures d'absence, et il n'y a donc pas eu de discrimination. Ils sont payés par le syndicat. En d'autres termes, si ce grief avait été porté par le syndicat devant le Conseil canadien des relations de travail, c'est le syndicat qui aurait payé ces employés et non pas la compagnie.

Après avoir étudié cette question, au cours du week-end, après que M. Watson l'ait soulevée jeudi, nous avons conclu que si la compagnie devait s'engager à payer tous les employés qui déposent des griefs individuels en dehors de la procédure normale des griefs de leur syndicat cela aurait un certain nombre d'implications. J'ai donc demandé à ce que notre politique que M. Watson, sauf erreur, a citée jeudi et que je ne réitérerai pas maintenant à moins que vous ne le souhaitiez, soit réétudiée pour déterminer si elle s'accorde bien avec le contexte actuel des relations employeur-employé. Une opinion a été exprimée à la Chambre des communes et je communiquerai au greffier du Comité les résultats de l'étude de cette politique.

Les implications sont nombreuses car cela fait partie de notre procédure normale des négociations collectives, et c'est dans le cadre de cette procédure que ces problèmes sont normalement traités. Bien entendu, dans ce cas, cela s'est fait hors du cadre de la procédure de négociations collectives.

M. Watson: Monsieur Taylor, je vous remercie de cette réponse et de cette preuve d'une volonté, si minime soit-elle, de souplesse.

[Text]

I would now like to point out, though, to members of the Committee and to you, sir, that your answer is really not totally complete as to what Air Canada did subsequent to the unanimous motion of the House of Commons.

I now want to place on the record of this Committee a page from the internal regulations of Air Canada with regard to vacations, time off, leaves and absences. This particular regulation which I, first, want to deposit with the Committee and which I will ask to have distributed to each of the members of the Committee, states as follows:

Employees will be granted time off due to Jury Duty, Coroner's Inquest or Court Witness and will be carried on the payroll with pay.

The important words there are "Court Witness". It makes no distinction as to what court where. It simply says "Court Witness" and they will be carried on the payroll with pay. This was January 23, 1975, one month before the House of Commons passed its unanimous motion.

Would you pass those around, please?

We have another excerpt from the internal regulations of Air Canada governing vacations, time off, leaves and absences, and this particular page of the internal regulations was dated July 29, 1975. This was several months after the unanimous resolution of the House. I will read that excerpt.

Employees will be granted time off due to Jury Duty, Coroner's Inquest or Court Witness, civil or criminal, and will be carried on the payroll with pay. However, Air Canada will not compensate an employee for any loss of salary in litigation related to labour matters involving Air Canada when the employee is a member of a bargaining unit and is called as a witness by the party opposed to Air Canada.

• 2035

So, as a result of the unanimous expressions of opinion of the House of Commons that Air Canada should treat its employees in one way when they are before the Labour relations court, namely that they should be on salary while they appear as witnesses, what was Air Canada's response? It responded by developing a new set of regulations which flies directly, totally, in the face of its first regulations and in the face of what the House of Commons recommended. If that is not flouting the unanimous expression of concern and opinion of the House of Commons I do not know what is.

We have it here. I will present it and ask that it be filed in the record and distributed among all the members. We have it here, two separate sets of regulations, one before and one after, the second one deliberately, obviously, flouting the will of the elected representatives of the Canadian people, the unanimous, expressed opinion of members of every party in the House of Commons. It is an extraordinary piece of action on the part of Air Canada, in my view.

As far as the President's reaction tonight is concerned, I must say that he did indicate some degree of flexibility. But I do not see how you can expect us to co-operate with you in this

[Translation]

J'aimerais tout de même vous signaler ainsi qu'aux membres du Comité que votre réponse n'est pas totalement complète, en réalité, quant aux actions d'Air Canada à la suite de la motion à l'unanimité de la Chambre des communes.

Je citerai une page des règlements internes d'Air Canada relative aux vacances, aux congés et aux absences. Ce règlement que je veux déposer et que je demanderais qu'on distribue à tous les membres du Comité stipule ce qui suit:

Les employés seront autorisés à s'absenter au cas où ils seraient convoqués comme jurés, comme témoins à charge ou comme témoins de tribunal et leur salaire leur sera assuré.

Les mots qui importent ici sont «témoins de tribunal». On ne dit pas de quel tribunal il peut s'agir. On dit simplement «témoins de tribunal» et que leur salaire leur sera assuré. Ce règlement date du 23 janvier 1975, un mois avant que la Chambre des communes n'adopte cette motion à l'unanimité.

Voudriez-vous distribuer ce règlement, s'il vous plaît?

Nous avons un autre extrait des règlements internes d'Air Canada régissant les vacances, les congés et les absences, et cette page en particulier est datée du 29 juillet 1975, c'est-à-dire plusieurs mois après l'adoption de la résolution unanime de la Chambre. Je vous lis cet extrait:

Les employés seront autorisés à s'absenter s'ils sont convoqués comme jurés, comme témoins à charge ou comme témoins de tribunal, au civil ou au criminel, et leur salaire leur sera versé. Cependant, Air Canada n'indemniserait aucun employé pour toute perte de salaire en cas de litige relatif à des relations de travail impliquant Air Canada quand l'employé est membre d'une unité de négociations et est convoqué comme témoin par la partie adverse d'Air Canada.

Donc, à la suite des expressions d'opinion unanimes de la Chambre des communes demandant qu'Air Canada traite ses employés d'une certaine manière lorsqu'ils comparaissent devant les tribunaux des relations de travail, à savoir que leur salaire devrait leur être assuré lorsqu'ils comparaissent comme témoins, quelle a été la réaction d'Air Canada? Elle a rédigé un nouveau règlement qui contredit totalement le premier et la recommandation de la Chambre des communes. Si ce n'est pas bafouer l'expression unanime de la Chambre, je ne sais pas ce que c'est.

Voilà la preuve. Je demanderais à ce qu'elle soit inscrite au dossier et qu'elle soit distribuée à tous les membres. Nous avons ici deux règlements différents, le premier et le second, le second bafouant d'une manière délibérée la volonté des représentants élus de la population canadienne, l'expression unanime de l'opinion des membres de tous les partis de la Chambre des communes. Je trouve, pour ma part, que cette action d'Air Canada est extraordinaire.

Quant à la réaction du président, ce soir, je dois dire qu'il a indiqué une certaine volonté de souplesse. Mais je ne vois pas comment vous pouvez compter sur la collaboration de ce

[Texte]

Committee. Why should we collaborate with Air Canada in this Committee, on this bill even, when with this demonstration of your regard for the House of Commons you have indicated a state of mind that certainly does not auger well for the egos of members of Parliament, to say the least?

This is an extraordinary episode in Parliamentary-Air Canada relations. Under the circumstances, Mr. Taylor, I will just make one particular request to you. I think I have made the point and I will have further questions later to get into some of the details of the background, since the Chairman is going to cut me off here. But there is one thing I would ask you to consider seriously. You have a right, obviously, to pass these internal regulations, and you had. The way you did it I think was wrong, but anyway you did it. But by changing your regulations in this way—after we recommended one course of action you changed your regulations to do exactly the opposite of what we recommended—by doing this, do you not feel that you actually proved or indicated by so doing, by the necessity of changing, that the original regulation actually did require you to pay your employees?

Therefore all I would suggest here is that you give serious consideration to at least treating the people who appeared as witnesses before a labour relations court up to the time you changed your regulation, whether it is in Morrison's case or any other, wherever there has been a request. I do not imagine there have been very many, but wherever there has been a request will you not give serious consideration to at least paying those witnesses up to the time you passed the new regulation in July?

The Chairman: I feel it is only right to give Mr. Taylor a right to respond to Mr. Watson's question, if that is agreeable. Mr. Taylor.

Mr. Taylor: Mr. Watson, through the Chair, as I have indicated, I am reviewing the policy in detail. There are implications to the policy from the standpoint of our contract agreements with the unions as to what it is that the unions bear responsibility for both in certification of the unions and in union grievance procedure. The policy that was in force at the time of the Morrison case was the one that had been built up on precedent and the one that the company had been adhering to for many, many years. The revision that you refer to and you have distributed quite accurately was a clarification that was requested, and this was discussed with the unions as to the points of clarification that were required so that the term "court" and other definitions were more explicit.

There are many ramifications to this, Mr. Watson, I would suggest, and I have indicated to you and the Committee that I am reviewing it from all aspects, both the corporate position and Air Canada's position as an employer with respect to its relationship to its employees, both contract and noncontract, and to continue to bear good relationships with our unions, which I believe we have had.

[Traduction]

comité. Pourquoi devrions-nous collaborer avec Air Canada, même au niveau de ce projet de loi, quand dans cette démonstration de votre considération pour la Chambre des communes, vous avez manifesté un état d'esprit qui n'augure certainement rien de bon pour l'ego des parlementaires, pour dire le moins?

C'est un épisode extraordinaire dans l'histoire des relations entre le Parlement et Air Canada. Dans ces circonstances, monsieur Taylor, je vous ferai une demande particulière. Je crois avoir fait la preuve de ce que j'avance et je poserai d'autres questions de détail par la suite, mais plus tard, car le président va me reprendre la parole. Mais je vous demanderais de réfléchir sérieusement à une chose. De toute évidence, vous avez le droit de rédiger des règlements internes et vous l'aviez. Je conteste la manière dont vous avez agi mais, de toute manière, vous l'avez fait. Mais en modifiant vos règlements de cette manière—après que nous vous ayons recommandé une certaine démarche à suivre, vous avez modifié vos règlements pour faire exactement l'opposé de ce que nous avions recommandé—ce faisant, ne pensez-vous pas avoir prouvé ou démontré que le premier règlement vous imposait de payer vos employés?

En conséquence, je suggérerais que vous envisagiez sérieusement de traiter pour le moins ceux qui ont comparu comme témoins devant un tribunal de relations de travail, jusqu'à ce que vous ayez modifié vos règlements, qu'il s'agisse du cas de Morrison ou d'un autre, en vertu de l'ancien règlement. Je ne pense pas qu'il y ait beaucoup de cas de ce genre, mais ne pourriez-vous pas envisager sérieusement pour le moins d'indemniser ces employés ayant comparu comme témoins, avant la parution de ce nouveau règlement en juillet?

Le président: Je crois qu'il ne serait que juste de donner à M. Taylor le droit de répondre à la question de M. Watson, si cela vous convient. Monsieur Taylor.

M. Taylor: Monsieur Watson, comme je vous l'ai indiqué, cette politique fait l'objet d'une révision approfondie. Il y a des implications au niveau de nos conventions collectives avec les syndicats quant à leurs responsabilités à la fois en matière d'accréditation et de procédure de griefs syndicales. La politique observée au moment du cas Morrison était celle qui avait été établie sur la base de précédents et celle à laquelle la compagnie avait adhéré depuis de nombreuses années. La révision à laquelle vous avez fait allusion et que vous avez commentée d'une manière précise, correspond à une clarification demandée et discutée avec les représentants syndicaux afin que l'expression «tribunal» ainsi que d'autres définitions soient plus explicites.

Les ramifications de ce problème, monsieur Watson, sont nombreuses, et je vous ai indiqué, ainsi qu'au Comité, que j'en revoyais tous les aspects, du point de vue de la société et du point de vue de la position d'Air Canada en tant qu'employeur dans ses rapports avec ses employés, qu'ils relèvent d'une convention ou non, afin de maintenir de bonnes relations avec nos syndicats, ce qui a toujours été le cas, à mon avis.

[Text]

• 2040

The Chairman: Thank you, Mr. Taylor. Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Thank you, Mr. Chairman. I would like to turn to Clause 9 of the bill, Mr. Taylor, and ask a couple of questions in connection with the discretion of the Governor in Council in directing the payment of losses incurred on the provision of service in an area that the airline is compelled to provide under the provisions of Clause 8. I note that the clause does not make the payment of any subsidy mandatory but that it is solely at the discretion of the Governor in Council.

Mr. Taylor, as the president of the airline and having regard to the interest of showing a profit, are you satisfied with the discretion provided to the Governor in Council, in the use of the word "may" rather than "shall"? Also, do you have any comments to make as to how the losses would be arrived at? Would there be the establishment of a board or a group of people, someone from the Minister's office and Air Canada, or would we utilize the Canadian Transport Commission? I am thinking of the costing order that is provided for the calculation of subsidies in respect of payment of subsidies to the railways under the provisions of the Railway Act. Do you feel there would have to be a costing order established similar to that which CTC employs in the calculation of railroad subsidies? Who will be the final arbiter in this particular case? What happens if there is a standoff between the airline and the Minister? I see a lot of difficulties in administering that particular clause, Mr. Taylor, and I was just wondering what your reaction to it is. And perhaps in the process of reacting to it you might be able to answer the two or three questions that I have posed.

Mr. Taylor: Through the Chair, Mr. Mazankowski, first of all, we have not had any experience in collective subsidy from the government, so this is a bit of new territory for us. Your questions are very valid as to what procedures will be developed, whether or not they will be administered by the Canadian Transport Commission or by the Ministry, per se. I do not know how they will be administered in that sense.

Mr. Mazankowski: You had a fair amount of discussion on this bill in the course of the drafting. I was wondering perhaps whether that matter was raised by yourself and, if so, has it been satisfactorily explained?

Mr. Taylor: Yes, it has been raised, Mr. Mazankowski, and it is my understanding that it has some relevance to the National Transportation Act. Of course from the standpoint of the airline, our comfort would increase the more definitive it becomes. There is a question, as I understand it, and perhaps one of the Ministry witnesses at some time may want to explain it, in terms of the voting of the funds to pay these subsidies and whether or not the Governor in Council has the right to commit a "shall" payment of subsidy without the voting of Parliament. There is a technical consideration there.

Concern has been expressed that in respect of directives given to us in writing and that we carry out and which result in our incurring losses that we establish a basis on which these losses will be determined and the manner in which payment

[Translation]

Le président: Je vous remercie, monsieur Taylor. La parole est à M. Mazankowski.

M. Mazankowski: Je vous remercie, monsieur le président. Je voudrais poser quelques questions au sujet de l'article 9 et, notamment, du pouvoir du gouverneur en conseil de fixer le mode de calcul des pertes que la société a subies par suite de l'application des directives visées à l'article 8. Cet article ne prévoit pas le paiement obligatoire d'une subvention, laquelle est laissée à la discrétion du gouverneur en conseil.

Compte tenu des impératifs de la rentabilité, estimez-vous qu'il ne serait pas préférable de remplacer le mot «may» par le mot «shall» à l'alinéa 9.1? D'autre part, comment les pertes seraient-elles calculées? Le calcul serait-il confié à un groupe de personnes appartenant au bureau du ministre et à Air Canada ou bien à la Commission canadienne des transports? Il s'agit notamment des modalités prévues pour le calcul des subventions versées aux chemins de fer conformément aux dispositions de la Loi sur les chemins de fer. Trouvez-vous que les modalités de calcul devraient être les mêmes que celles utilisées par la Commission canadienne des transports pour le calcul des subventions versées aux chemins de fer? Qui en serait l'arbitre? Qu'est-ce qui arrive en cas d'impasse entre les représentants d'Air Canada et du ministre? Je crains que la mise en œuvre de cet article ne soulève bien des problèmes et j'aimerais bien avoir votre avis à ce sujet.

M. Taylor: Comme, jusqu'à présent, nous n'avons pas touché de subventions du gouvernement, c'est un domaine neuf pour nous. La question de savoir qui sera chargé de la mise au point et de l'application des procédures, la Commission canadienne des transports ou le Ministère, est une bonne question mais à laquelle malheureusement je ne puis répondre.

M. Mazankowski: Au cours de la rédaction du bill, vous avez eu l'occasion d'en discuter à maintes reprises et j'aimerais donc savoir si vous avez soulevé cette question et si les réponses qu'on vous a données sont, à votre avis, satisfaisantes.

M. Taylor: La question a effectivement été soulevée et ce problème semble relever des dispositions de la Loi nationale sur les transports. Nous préférierions, bien entendu, pour notre part, que des modalités soient fixées dès que possible. Il semble y avoir quelques difficultés en ce qui concerne le vote des crédits pour ces subventions et la question se pose de savoir si le gouverneur en conseil est habilité à engager une subvention sans un vote du Parlement. Il s'agit de considération technique.

Il est question, pour les directives écrites qui nous sont remises et qui se soldent par une perte, de nous inviter à établir un mode de calcul desdites pertes de façon à déterminer le

[Texte]

will be made. As I understand it, this is a part really of the processes that will probably come up under the National Transportation Act.

Mr. Mazankowski: If this particular provision was in effect right now, Mr. Taylor, would there be any services for which you now provide airline passenger service that you would exercise under Clause 9?

• 2045

Mr. Taylor: No, I cannot think of any we would apply for under this at the present time.

Mr. Mazankowski: In other words, there are no routes you are serving simply as a social undertaking. What you are saying is that all your routes at the present time are at least recovering costs. Is that correct?

Mr. Taylor: It depends on what we mean by covering costs. We were debating this the other day. Certainly in 1975-74, when we showed losses, the aggregate total of all routes did not cover all costs, including fully allocated ones. We have in the last year been restructuring, particularly, our international network. We have suspended service to four European points because we were of the view that they did not, at the present time, recover costs nor did they have the potential to recover costs in the short term. In the domestic network, we have been restructuring the schedule patterns to enable us to operate the routes and meet the service requirements of the total network in the most economical manner. We have been there adjusting the level of service, as opposed to suspending service, on domestic networks.

Mr. Mazankowski: In 1975, in your hearings before the CTC, it was quite clearly brought out that losses on the short-haul service were being offset by the revenues derived from the long-haul routes. The losses were quite marked in the area of Toronto, Montreal and Ottawa. Are you saying now, Mr. Taylor, that you do not have any routes that are not run on a cost-recovery basis, and that all your routes now are being provided on a compensatory basis—to use the jargon of the Railway Act?

Mr. Taylor: There are some short-haul routes and, over the past few years as we have developed the fares' formula, where we are attempting to have the short-haul fares be compensatory—to use your words, Mr. Mazankowski—the losses on the short-haul routes have been declining. One also has to bear in mind that some short-haul routes, by themselves, may not be totally compensatory but they feed the long-haul routes. Therefore, they are a part of the total network of the airline. As we indicated the other day, 40 per cent of all our passengers come in and out of Montreal, Ottawa and Toronto; they go on many routes, and they feed from the shorter-haul routes into the long-haul routes. If you want to use the term "recover costs" or that they be compensatory on the basis of direct operating costs, as opposed to allocations of overhead, on an annual basis—I would want to look at the details very closely—the vast majority, I think 99.9 per cent of our routes, would recover direct operating costs.

[Traduction]

mode de remboursement. Ces procédures relèveront, paraît-il, des dispositions sur la Loi nationale sur les transports.

M. Mazankowski: Si cette disposition était déjà en vigueur, des liaisons aériennes que vous assurez actuellement relèveraient-elles des dispositions de l'article 9?

M. Taylor: Pas que je sache.

M. Mazankowski: Donc aucune des liaisons que vous assurez ne vise qu'à remplir des objectifs sociaux, et vous recouvrez les frais engagés sur tous les parcours, n'est-ce pas?

M. Taylor: Tout dépend de ce qu'on entend par recouvrement des frais. Il en était justement question l'autre jour. Ainsi en 1974-1975, nous avons déclaré des pertes, ce qui montre que les recettes pour l'ensemble de nos parcours n'étaient pas suffisantes pour couvrir les frais engagés. Mais nous avons procédé cette dernière année à la restructuration de notre réseau et plus particulièrement de notre réseau international. Les liaisons avec 4 villes européennes ont été suspendues vu qu'elles ne couvrent pas les frais à l'heure actuelle et ne semblent pas devoir le faire dans un proche avenir. Sur les lignes intérieures, nous sommes en train de modifier les horaires de façon à assurer les liaisons de l'ensemble du réseau de la façon la plus rentable possible. Donc sur les trajets intérieurs, plutôt que de suspendre les services, nous les avons modifiés.

M. Mazankowski: Lors des audiences de 1975 devant la CCT, il a été clairement démontré que les pertes sur les petits parcours étaient compensées par les recettes sur les longs parcours. Les pertes étaient particulièrement sensibles sur les trajets Toronto, Montréal et Ottawa. Est-ce que vous parvenez actuellement à recouvrer les frais sur tous vos parcours?

M. Taylor: Depuis que nous avons essayé de modifier les tarifs pour les liaisons à courte distance, ces pertes ont commencé à diminuer. Il ne faut pas oublier par ailleurs que même si certaines liaisons de courte distance ne sont pas rentables par elles-mêmes, elles servent de point de départ aux liaisons à longue distance et font partie de l'ensemble du réseau aérien. Ainsi que je l'ai expliqué l'autre jour, 40 p. 100 de la totalité de nos passagers passent par Montréal, Ottawa et Toronto en prenant à l'aller ou au retour des vols sur des plus courtes distances. Je pense que 99.9 p. 100 de la totalité de nos vols nous permettent de recouvrer les frais d'exploitation directs sans tenir compte des frais généraux annuels.

[Text]

There are stage lengths we operate that are fairly costly; you get into these because of aircraft routing. We gave some examples of those the other day—in the West, in Ontario and in the Atlantic Provinces, where serving Halifax-Toronto is profitable, serving Halifax-Montreal is profitable, serving Saint John-Halifax and Saint John-Montreal are profitable. When you fly a fairly large airplane between Halifax and Saint John to go on to Toronto, the Halifax-Saint John portion of that may not be compensatory, but the total operation is compensatory.

• 2050

Mr. Mazankowski: In other words, what you are saying, Mr. Taylor—and this again arises out of the evidence that was presented at the CTC hearings in 1975—is to the effect that close to \$20 million was allocated as a loss on the Toronto-Ottawa-Montreal run, while at the same time the prairie services provided an offsetting profit to compensate at that time. That may be an over simplification, but at that time I think it was a well-accepted fact that there was an adjustment that had to be made, and I understand that in the last year or so you have tried to narrow that particular gap. How successful has your campaign been in terms of narrowing that gap in terms of the cross-subsidization of long haul vis-à-vis short haul?

Mr. Taylor: Mr. Mazankowski, through the Chair, I presented some figures, I believe it was last Wednesday, to indicate that the \$20 million to \$30 million figure, which has been referred to on the Toronto-Montreal route, is a statistical figure which arises out of a report that is submitted and used for trend purposes. But if you look at the profitability of the route on the basis of the traffic on the route and the capacity put on that route for that traffic, as opposed to traffic that goes through that route because Montreal-Toronto traffic to the West travels on that route, of course the yield on that traffic is less than the Toronto-Montreal OND. Also, there is a fair amount of capacity on that route at the beginning and the end of the day in order to get airplanes back into Montreal to start services the following day and in the other direction. So the loss on that route, adjusted to the transcontinental, is about \$5 million. In other words, the loss after these adjustments would show the Toronto-Montreal route losing about \$5 million of the \$20 million that we lost before tax in 1976.

Mr. Mazankowski: Could I get at this question in perhaps another way? In your latest annual report, 1976, you are showing a loss of \$22.2 million before the recovery of your deferred income taxes. Your operating revenues are broken down into essentially five categories, so if you have operating revenues, you obviously have operating costs.

I was wondering, Mr. Taylor, if you are able to provide the Committee with a breakdown of your operating profits and/or losses for each of those five categories, or is your accounting procedure such that you cannot provide that? I am particularly and primarily interested in the direct losses in the passenger category, but I would be interested in the figures for all categories, if they are obtainable. If you have not got it today, perhaps we can get it later on in the proceedings.

[Translation]

Certains parcours sont effectivement coûteux, mais ceci est inévitable. Ainsi nous avons expliqué l'autre jour que certains parcours dans l'Ouest, dans l'Ontario et dans les provinces Atlantiques sont rentables, telle la liaison Halifax-Toronto, Halifax-Montréal et Saint-Jean-Halifax et Saint-Jean-Montréal. La liaison Halifax-Saint-Jean-Toronto, assurée par un gros appareil, est rentable, même si le parcours Halifax-Saint-Jean ne l'est pas.

M. Mazankowski: Donc, ainsi qu'il découle des audiences de la CCT de 1975, les pertes de 20 millions subies sur le parcours Toronto-Ottawa-Montréal ont été compensées par les bénéfices réalisés pour les parcours dans les provinces des Prairies. Il a donc fallu procéder à un rajustement et vous avez, je crois, cherché à réduire encore cet écart au cours de la dernière année. Dans quelle mesure avez-vous réussi à supprimer la nécessité de compenser les pertes sur les trajets à courte distance par les bénéfices réalisés sur les projets à longue distance?

M. Taylor: Je vous ai expliqué mercredi dernier que les pertes de 20 ou 30 millions de dollars enregistrées sur le parcours Toronto-Montréal ne sont que des chiffres statistiques tirés d'un rapport utilisé pour établir des tendances. Mais il est clair, lorsqu'on compare la rentabilité de ce parcours d'après le coefficient de chargement par opposition au nombre de vols ne faisant que transiter par Montréal ou Toronto à destination de l'Ouest, il est clair que la rentabilité est moindre que sur le parcours Toronto-Montréal. De plus il reste pas mal de places libres sur ces avions le matin et le soir lorsqu'ils doivent regagner Montréal pour repartir le lendemain vers d'autres destinations. La perte sur ce parcours, compte tenu du vol transcontinental, s'élève à quelque 5 millions. Donc, après rajustement, le parcours Toronto-Montréal présente 5 millions sur les 20 millions de pertes totales avant paiement des impôts en 1976.

M. Mazankowski: Dans votre dernier rapport annuel pour 1976, vous faites ressortir une perte de 22.2 millions de dollars avant recouvrement de vos impôts sur le revenu différé. Vos revenus d'exploitation étant répartis en cinq catégories, vous devez nécessairement avoir des frais d'exploitation.

Pourriez-vous nous donner la ventilation de vos profits ou pertes pour chacune de ces cinq catégories ou bien cela est-il impossible? Je m'intéresse plus particulièrement aux pertes directes subies sur les vols de passagers, mais j'aimerais si possible obtenir les chiffres pour toutes les catégories. Si vous ne les avez pas sur vous, vous pourriez peut-être nous les remettre plus tard.

[Texte]

Mr. Taylor: Yes. Through the Chair, I indicated that I would be prepared to give the Committee breakdowns of our operating revenues, costs and profits. The only request I made was that I be permitted to give the definitions as to how we arrived at it because in any joint-product enterprise you can almost make the numbers come out any way you like, depending on how you allocate overheads. One of the particularly difficult ones to do that with is cargo; where you carry a great deal of your cargo in the belly capacity of passenger airplanes you have to determine what allocation of cost you are going to have.

Mr. Mazankowski: Of course you are going to have to do all this if you are going to exercise the provisions of Clause 9.

Mr. Taylor: We also have to do it, Mr. Mazankowski, I would suggest through the Chair, if we are going to exercise good management of the enterprise.

The Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski. Mr. Condon.

Mr. Condon: Thank you, Mr. Chairman. You know, Mr. Taylor, I am very impressed by you because you seem to have good answers and you are well versed in the particular operation you run. In the last two and a half or three years I have been down here, I think you impress me the most of all the witnesses we have had.

• 2055

I am just wondering about one or two points here. I wonder if we could make an assumption. Let us assume that you were not the president of Air Canada. With the knowledge that you have in the airline business and if you were looking at an operation from the outside in terms of purchase, would you buy Air Canada?

Mr. Taylor: On the basis of its present balance sheet and on the basis of its present earnings record, if it were my money or yours and you were asking me to invest it for you, no, I would not.

Mr. Condon: I guess I am still a free enterpriser, and my contention would be that maybe we should put Air Canada up for bids and see how much it is really worth; obviously, for the taxpayers of Canada it is not exactly a money maker. I appreciate that it is not supposed to be a money-making operation, but at least it should break even.

I would like your views on some of the regional charters and some of the regional operations. For example, you used to fly into London, Ontario quite frequently, and you gave it or sold it or dispersed it to Great Lakes. I have noticed since the changeover that the number of people using Great Lakes and using the London airport has increased dramatically. If you took a look at all of Canada on a regional basis—and I am talking about EPA and all the regional carriers—and your dispersement of people through the use of those carriers, would Air Canada be a more profitable organization?

[Traduction]

M. Taylor: J'ai déjà dit que je suis disposé à vous fournir les détails de nos pertes et profits d'exploitation. Je voudrais seulement expliquer comment nous calculons ces chiffres, car dans une entreprise comme la nôtre, on peut faire dire tout ce qu'on veut aux chiffres selon la façon dont on répartit les frais généraux. C'est particulièrement difficile en ce qui concerne le fret aérien transporté dans des avions de ligne et pour lesquels la question se pose de savoir comment répartir ces frais généraux.

M. Mazankowski: C'est ce que vous allez justement devoir faire si les dispositions de l'article 9 sont mises en vigueur.

M. Taylor: Et aussi pour assurer la bonne gestion de la société.

Le président: Je vous remercie, monsieur Mazankowski. Monsieur Condon.

M. Condon: Je vous remercie, monsieur le président. Vos réponses m'ont beaucoup impressionné, monsieur Taylor, et vous semblez être parfaitement au courant de ce qui se passe dans la société que vous dirigez. De tous les témoins que j'ai eu l'occasion d'entendre depuis les trois ans que je siège ici, vous êtes celui qui m'a le plus impressionné.

Il y a deux questions qui m'intéressent ici. Je me demande si on pourrait poser une hypothèse: supposons que vous ne seriez pas le président d'Air Canada, c'est-à-dire que vous n'avez pas ces connaissances sur les lignes aériennes et que vous cherchiez à acheter une entreprise. Est-ce que vous achèteriez Air Canada?

M. Taylor: Compte tenu de son bilan et de l'état de ses recettes actuelles, s'il s'agissait de mon argent ou du vôtre et que vous me demandiez de l'investir dans Air Canada, je ne le ferais pas.

M. Condon: Je suppose que je reste toujours un entrepreneur libre et je prétends que peut-être nous devrions mettre Air Canada aux enchères et savoir combien cette société vaut réellement puisque du côté des contribuables du Canada ce n'est pas exactement une bonne affaire. Je sais bien que cette entreprise n'est pas censée faire des bénéfices mais tout au moins elle pourrait avoir un bilan équilibré.

J'aimerais que vous me précisiez la situation des vols nolisés régionaux et de certaines exploitations régionales: par exemple, vous assuriez dans le temps des vols vers London en Ontario assez fréquemment et vous avez abandonné ou vous avez laissé vos passagers utiliser la ligne Great Lakes. J'ai remarqué depuis le changement que le nombre de personnes utilisant la ligne aérienne Great Lakes de l'aéroport de London avait énormément augmenté. Pensez-vous que si Air Canada travaillait sur une base régionale en ne laissant pas partir ces passagers vers d'autres lignes aériennes telles que Eastern Provincial Airway et tous les transports régionaux, votre opération ne serait pas plus rentable?

[Text]

Mr. Taylor: Two things, Mr. Condon, through the Chair. Just so there is no misunderstanding by the Committee or by the people who are listening, we are still serving London, Ontario; we have not suspended service to London, Ontario. The service of Great Lakes Airlines has been worked out in co-operation with Air Canada, because on a route of that distance and of that density, it was our view that frequency of service was more important to the market than capacity. With a 40- to 50-passenger aircraft, which is the size of the Convair 580's that Great Lakes are operating, we are handling Great Lakes in London and we are handling them in Toronto. They come directly into Toronto to Terminal 2 and make direct connections to our transcontinental and international services. The traffic has gone up because frequency has gone up, and frequency has gone up because smaller and, we believe, more appropriate aircraft for that distance than jet aircraft are being used.

The other part of your question, I believe, Mr. Condon, was that there are probably other areas where that form of service or level of service would be more appropriate to the economics of air transportation over certain route legs than large jet aircraft, and I would agree with you.

Mr. Condon: I understand there is quite a competition between EPA and Air Canada on certain routes, and the timing, of course, compares where they will go Air Canada direct. I am wondering if your costs in that particular area, by going EPA rather than having Air Canada compete with them, would be better for the deficit picture of Air Canada.

Mr. Taylor: Through the Chair, Mr. Condon, the situation in the Atlantic provinces with EPA is that they are operating the same type of equipment basically that we are. They are operating Boeing 737 100-passenger twin-engine jets, which have essentially the same economics as the twin-engine DC-9 100-seat aircraft. So we are not comparing that similarity with the Great Lakes versus Air Canada; that is a different level of operation. The EPA situation in the Atlantic provinces, as we have talked about in the last few days, is one where we have 13 airports for a fairly small population of people, and one where the competition between two carriers, EPA and ourselves, becomes a very marginal thing to balance. Usually, when they come on a route we take off a flight. There is only so much of a market, and in that case additional frequency does not create additional market in the way that additional frequency did in the London, Ontario one.

• 2100

Mr. Condon: I am just wondering, again going back to my original statement about selling Air Canada or putting Air Canada on main trunk lines and coming to some agreement with private enterprise. In the past—and I do not include just Air Canada; I include the Canadian National Railways and I also include the Post Office—every time government gets involved in one way or another, no matter what type, it seems to cost more money. When it swings back to private enterprise, they can make money.

[Translation]

M. Taylor: Il faut distinguer deux questions, monsieur Condon: afin que le comité ou les gens qui nous écoutent ne soient pas induits en erreur, je préciserai que nous desservons toujours London en Ontario. Nous n'avons pas suspendu le service allant à London. Le service de la Great Lakes Airlines a été établi en collaboration avec Air Canada, car, sur une distance de ce genre et sur une ligne aussi fréquentée, nous étions d'avis que la fréquence du service était plus importante que la capacité de transport. En utilisant les appareils pouvant transporter de 40 à 50 passagers, comme le Convair 580 de la Great Lakes, nous pouvons nous occuper des passagers qui empruntent l'avion de ce transporteur Great Lakes à London et à Toronto. Ils arrivent directement à Toronto par la Great Lakes au terminus 2 et ont des correspondances directes avec nos vols transcontinentaux et internationaux. Le trafic a augmenté car la fréquence des vols a augmenté. La fréquence des vols a augmenté parce qu'on utilise des appareils plus petits et plus appropriés sur cette distance que les appareils à réaction.

Pour répondre à l'autre partie de votre question, monsieur Condon, je dirai qu'on pourrait probablement dans d'autres régions fournir ce même genre de service, qui serait plus approprié au point de vue économique pour certains parcours, plutôt que d'utiliser les gros appareils à réaction. Là je suis d'accord avec vous.

M. Condon: J'ai crû comprendre qu'il y avait beaucoup de concurrence entre Eastern Provincial Airway et Air Canada pour certains vols et que les horaires pouvaient se comparer. Est-ce que dans ces régions plutôt que de faire concurrence à Eastern Provincial Airway il ne voudrait pas mieux pour Air Canada de se retirer?

M. Taylor: Je dirais que dans les provinces Atlantiques Eastern Provincial Airway utilise à peu près les mêmes appareils que nous. Ce sont des bi-moteurs à réaction Boeing 737 pouvant transporter 100 passagers, qui au point de vue économique ressemblent beaucoup au bi-moteur DC-9 de 100 sièges. La situation n'est donc pas la même avec la Great Lakes Airlines comparativement à Air Canada; le niveau d'opération est différent. Dans les provinces de l'Atlantique desservies par Eastern Provincial Airway, comme nous l'avons dit ces derniers jours, nous avons 13 aéroports pour desservir une population peu dense. La concurrence entre ces deux transporteurs aériens soit l'Eastern Provincial Airway et nous-même est très serrée. D'habitude lorsque cette compagnie dessert un parcours nous retirons le vol Air Canada. Le marché étant limité, une fréquence accrue des vols ne peut accroître ce marché, comme c'est le cas pour London, Ontario.

M. Condon: Je me demande, à nouveau pour en revenir à ma déclaration au sujet de l'hypothèse de vendre Air Canada ou de laisser Air Canada desservir les principales lignes, la société passant accord avec des entreprises privées pour le reste... Mais, dans cette optique, et je ne parle pas uniquement ici d'Air Canada, je parle aussi des Chemins de fer nationaux des Postes, il me semble que chaque fois que le gouvernement s'occupe d'une affaire, quelle qu'elle soit, cela

[Texte]

I know the premise of Air Canada is the same as the premise of the CNR. It is to keep Canada together on a unifying basis rather than having the people in the North who do not have the operations—to cater to them for unity. I just wonder if we should not be taking a look at more regional airlines, more services with smaller planes. I do not have the comparisons between a Convair 580 and a DC-9 but I would assume that there would be less energy consumption on the two over certain routes.

If we are looking at energy conservation, we are looking at unity because we are going to get private enterprise involved in these areas if it is a profitable basis. We can also take up the unity problem and lose money on it. That is fine, as long as there is a unifying effect. But at the present time I do not know if this bill or any bills in the past pertaining to Air Canada have really solved the problems, first of unity and secondly of saving the taxpayer money.

As you mentioned in the opening statement, you said that if you are looking at Air Canada as a whole you would not buy it because of the deficit picture. I am just wondering if you would clarify what you would do personally, as an entrepreneur rather than as the President of Air Canada, which is very difficult, I appreciate. Perhaps you could tell me how you would make Air Canada break even or lower the deficit, other than with this bill.

Mr. Taylor: Mr. Chairman, I am hopeful and I am more than hopeful, in fact I am planning, that Air Canada will be profitable this year, that Air Canada will turn around profitwise this year even though there is little or no growth. We believe the first five months of the year would bear this out, that by some of the actions we have taken in the last year which we think are fairly private enterprise motivated in that sense, yet maintaining our concern and conscience for service, we will turn the airline around profitwise this year, even without the recapitalization of the bill. Our plan was to do it this year under the present capital structure and we believe we will do it.

If you are asking me what I would do as the first thing, it would be to take some of the hard decisions that I believe the management of Air Canada have taken this year. We are operating the billions of available seat miles that we are operating this year with 16 fewer aircraft than we had last year. We are not operating some of the European extensions that were just not recovering costs and had no possibility of recovering costs.

We have raised the load factor. We have increased the seating density in the airplanes. All of this is also designed to save energy and to save costs. So we believe we are moving down that road by taking a number of actions. It would be my view, as long as I am at the head of this enterprise, to take those kinds of actions to see that the airline operates as near to the private enterprise equation as possible yet maintaining to

[Traduction]

coûte plus cher. Lorsqu'on en revient à l'entreprise privée, celle-ci est capable de faire des bénéfices.

Je sais qu'Air Canada, comme les Chemins de fer nationaux du Canada, pour objectif d'assurer l'unité nationale et ne pas abandonner les gens du Nord à leurs propres moyens. Toutefois, je me demande si on ne pourrait pas examiner la possibilité d'utiliser plus de lignes régionales, d'offrir plus de services avec des appareils de moindre envergure. Je n'ai pas les chiffres de comparaison entre le Convair 580 et le DC-9, mais je suppose que pour certains vols en utilisant ces appareils on économiserait de l'énergie.

Dans le cadre de la conservation d'énergie, nous voulons faire appel à l'unité du fait que l'entreprise privée peut jouer un rôle lorsque le domaine est profitable. Nous pouvons aussi nous occuper de l'unité du pays en perdant de l'argent et cela peut être acceptable. Mais je n'ai pas l'impression que ce bill ou les autres bills présentés dans le passé au sujet d'Air Canada aient vraiment résolu ces deux problèmes: tout d'abord celui de promouvoir l'unité et, en deuxième lieu, celui d'économiser l'argent du contribuable.

Comme vous l'avez indiqué dans votre déclaration du début, vous disiez qu'en examinant la situation d'ensemble d'Air Canada et son déficit, vous ne seriez pas acheteur. Mais supposons que vous soyez un entrepreneur et non pas le président d'Air Canada, ce qu'il vous est probablement difficile d'imaginer, quelles seraient les mesures que vous prendriez pour équilibrer les frais et les recettes d'Air Canada ou diminuer le déficit, en dehors des mesures prises suivant le bill que nous avons ici.

M. Taylor: Monsieur le président, j'ai le grand espoir, le très grand espoir qu'Air Canada sera quelque chose de rentable cette année, s'il y a peu ou pas du tout de croissance de la société, et c'est ce que je planifie. Nous pensons que les cinq premiers mois de l'année témoigneront en ce sens et que certaines des mesures que nous avons prises l'an passé et qui, à mon avis, relèvent d'une même motivation que l'entreprise privée, sans oublier notre obligation au point de vue service, permettront à cette société aérienne de faire de l'année à venir une année profitable sans même qu'entre en jeu cette recapitalisation résultant du bill. Nous avions prévu d'agir ainsi cette année dans le cadre de la structure actuelle du capital de la société, et nous pensons pouvoir y arriver.

Si vous me demandez ce que je ferai tout d'abord, eh bien, il faudrait prendre quelques décisions vigoureuses comme la direction d'Air Canada en a pris, je crois, cette année. Nous fournissons les milliards de milles par siège disponible avec 16 appareils de moins que l'an passé. Nous ne desservons plus en Europe certaines extensions de lignes où nous ne faisons pas nos frais.

Nous avons élevé le facteur charge; nous avons augmenté le nombre de sièges dans les appareils et toutes ces mesures servent aussi à économiser de l'énergie ou de l'argent. Nous pensons donc être sur la bonne voie, et tant que je serai à la tête de cette entreprise, j'ai l'intention de prendre des mesures de ce genre afin de m'assurer que cette ligne aérienne suit des méthodes d'exploitation aussi semblables que possible à celles

[Text]

the lengths that we have, since we do serve under our mandate all across the country, a responsibility for unity and service.

Mr. Condon: I noticed in your answer to Mr. Mazankowski, I think it was, that you took off some service overseas because it was not paying its way, or the deficit was too high, one or the other. When you take these services off—with no disrespect—it sounds to me the same way that the railroad talked about this 25 years ago. They did not really investigate why they were losing the service. They said it is not making money, so take it off. This has happened to the passenger service in Canada because what happened in that particular area is that the service is so poor they do not get the passengers, and then they come to the CTC and say we have to take the passenger train off because nobody is using it. I know that the competition in Europe is very strong but I have talked to some of the people who worked on those flights and the problem covered two areas: first of all, it was the morale of the people on the flights. Now that is caused by certain areas that you ought to know and I know. The second is that the on-flight, in-flight service was much better. I do not know whether this was a determination on the part of Air Canada to say, well, let us drop the service and then we will not have to fly them, compared with the entrepreneur's outlook—may I mention Mr. Laker—Let us hustle for the business and keep the plane full. Now I will leave that up to you. I will let you just answer that.

• 2105

Mr. Taylor: Mr. Condon, I am sure that Mr. Laker does exactly the same thing we do, because the market he wants to serve is London and New York which are two beautiful big markets. He is not particularly interested in flying from Montreal to Moscow.

We are out hustling for the business where there is any business to be had, but I really could not, in all conscience, afford to fly airplanes from Copenhagen to Moscow with nobody on them. It was very hard to develop a market in February between Canada and the Soviet Union when the temperatures in both countries were below zero. So if the business is there, we will hustle for it and we will get it. I do not want to suspend service. And this is why I wanted to remind the Committee that even though Great Lakes Airlines Limited have taken over the Toronto-London local service, we have not suspended service to London; we are still in London on the transcontinentals and the longer hauls. So we will hustle for the business when it is there.

Mr. Condon: I would just like to mention, Mr. Chairman, in conclusion that Laker did not start with that flight.

Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Condon. Mr. Stewart.

Mr. Stewart: Thank you, Mr. Chairman.

I would have raised a point of order a little earlier when my colleague, Mr. Watson, was making his point. I have the greatest of respect for my colleague, as he knows, and I am

[Translation]

de l'entreprise privée, tout en respectant notre mandat qui est de fournir le service à tout le Canada et d'aider à l'unité du pays.

M. Condon: J'ai remarqué dans votre réponse faite à M. Mazankowski, je crois, que vous aviez supprimé certains services outre-mer du fait qu'ils n'étaient pas rentables ou que le déficit était trop élevé. Lorsque vous supprimez ces services, sans vouloir vous manquer de respect, je dirais que pour moi cela ressemble à ce que nous disaient les chemins de fer il y a quelque 25 ans, c'est-à-dire qu'ils n'avaient pas fait enquête sur les raisons pour lesquelles ils faisaient des pertes dans ces services. Tout ce qu'ils avaient dit, c'est qu'il fallait supprimer le service. Mais en fait, ce qui s'était produit, c'est que le service qu'ils rendaient était si mauvais qu'ils n'avaient plus de passagers. Alors les chemins de fer se sont présentés devant la Commission canadienne des transports pour indiquer qu'ils supprimaient ces services de chemins de fer du fait que personne ne les utilisait. Je sais qu'en Europe la concurrence est très serrée, mais j'en ai parlé à certains responsables de ces vols et le problème sont de deux ordres: premièrement, le moral des gens qui sont à bord des avions. Or, cela est lié à certains secteurs que vous devriez connaître et que je connais. Deuxièmement, le service à bord des avions était bien meilleur. Je ne sais pas si Air Canada avait décidé de sacrifier la qualité du service pour ne plus avoir à assurer les vols alors qu'un entrepreneur, et je vais citer M. Laker, ferait le contraire pour que les avions soient toujours pleins. Quelle est votre réponse?

M. Taylor: Je suis sûr que M. Laker fait exactement comme nous, car il veut desservir Londres et New York qui représentent deux marchés magnifiques. La liaison Montréal-Moscou ne l'intéresse pas particulièrement.

Nous sommes très actifs là où il y a des débouchés, mais franchement, je ne pourrais pas me permettre d'assurer la liaison entre Copenhague et Moscou avec des avions vides. Il a été très difficile de mettre en place une ligne entre le Canada et l'Union soviétique alors que dans ces deux pays les températures étaient au-dessous de zéro. Nous sommes actifs lorsque les débouchés existent vraiment. Je ne veux pas suspendre le service. Et c'est pourquoi je voulais rappeler au Comité que même si la compagnie Great Lake Airlines Limited a repris à son compte la liaison locale Toronto-London, nous n'avons pas abandonné Londres; nous allons toujours à Londres à bord de transcontinentaux et de long-courriers. Je répète: nous sommes actifs lorsque les débouchés existent.

M. Condon: En conclusion, monsieur le président, je signale que Laker n'a pas commencé par ce vol.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Condon. Monsieur Stewart.

M. Stewart: Merci, monsieur le président.

Je voulais invoquer le Règlement tout à l'heure, lorsque mon collègue, M. Watson, est intervenu. J'ai le plus grand respect pour lui, et il le sait; je suis désolé qu'il ait quitté la salle car il a attaqué les témoins d'une manière très injuste.

[Texte]

sorry he is not in the room at the moment because I think it was very unfair that he attacked the witness in the way he did.

First of all, he made a great point that the House of Commons had passed a unanimous motion that the company had used to flaunt subsequent regulations. I think this is a highly unfair charge because, in the first place, I would ask any of my colleagues, who the hell knows anything about a motion passed in the House of Commons but we who are here? It did not make great headlines. The one who moved the motion is from the area of Montreal, and I dare say that there was no glaring headline in the *Montreal Gazette* or in the *Montreal Star*. They did not say that Air Canada was chastised by a unanimous vote in the House of Commons because it did such and such. I dare say that the President of Air Canada had no knowledge of this particular motion, nor did any other of the Crown corporations unless some representative thereof happened to have been in the House of Commons at that time. So I think the whole remark was very much out of place and certainly is not worthy of my friend, Mr. Watson.

I would like to make two points, Mr. Chairman. First of all, I would like to talk about the division between Air Canada and Canadian Pacific Airlines. This is something that has bothered me for many years and I have brought it up in years gone by. I am not at all happy, nor are a number of other people, respecting the division of the world for Air Canada. As I understand it, in the last division Africa was given to Air Canada with the exception of the Magreb.

Mr. Taylor, what is being done about Africa? My understanding was that Air Canada would fly into Beirut probably, and from there to Cairo, and then from there down to Johannesburg. Just what are the plans and how imminent are they respecting the service in Africa?

• 2110

Mr. Taylor: Mr. Stewart, through the Chair, international services today are in a holding pattern generally in this industry because of both the economics of airline operations as well as certain political upheavals around the world in those areas where airline service out of Canada in particular was planned. There were negotiations, in fact about two series of negotiations with Lebanon, for service into Beirut via Canadian carrier, and Air Canada had been designated, at the time of the difficulty in the Middle East and the cessation of air service in fact for some considerable period of time to Beirut.

The other difficult problem with respect to Air Canada going beyond the major western Europe destinations is traffic density beyond those gateways and the ability to get either fifth freedom traffic or sufficient Canadian traffic to make it economically possible, and to fly from Frankfurt to Nairobi or Frankfurt to Johannesburg without any intermediate rights was just not an economic prospect at this time, Mr. Stewart. Currently, we are watching the international development very carefully. We believe in the next three to five years there will be a turnaround in international travel. Most airlines, particularly North American airlines, have been suspending services and consolidating services. CP Air suspended service to about three points in Europe at the time that we did. Pan Am and

[Traduction]

Tout d'abord, il a fait grand cas du fait que la Chambre des communes avait adopté à l'unanimité une motion que la compagnie a utilisée pour se soustraire à la réglementation ultérieure. Cette accusation est très injuste car, pour commencer, qui connaît la teneur d'une motion adoptée à la Chambre des communes en dehors de ceux qui s'y trouvent? Cela n'a pas fait les manchettes. Celui qui a proposé la motion vient de la région de Montréal et je dois dire que ni la *Gazette* ni le *Star* de Montréal n'en ont fait leurs manchettes. Ils n'ont pas dit que telle et telle action d'Air Canada avait été réprouvée à l'unanimité par la Chambre des communes. Je suppose que le président d'Air Canada ignorait cette motion, tout comme les autres sociétés de la Couronne, à moins de la présence d'un de leurs représentants à ce moment-là au débat de la Chambre des communes. Cette remarque était donc déplacée et indigne de mon ami, M. Watson.

Deux remarques, monsieur le président. Premièrement, je voudrais parler de la division qui existe entre Air Canada et Canadian Pacific. C'est une chose qui me tracasse depuis bien longtemps et j'en ai déjà parlé au cours des années. La part du marché mondial qui revient à Air Canada ne me satisfait pas plus que beaucoup d'autres gens. Je crois savoir que lors des derniers partages, l'Afrique a été octroyée à Air Canada à l'exception du Magreb.

Monsieur Taylor, que fait-on à propos de l'Afrique? Je crois savoir qu'Air Canada assurerait la liaison jusqu'à Beyrouth, et de là jusqu'au Caire puis Johannesburg. Quels sont les projets et dans quel délais seront-ils réalisés?

M. Taylor: Aujourd'hui, les services internationaux sont en attente pour des raisons de rentabilité et à cause de l'agitation politique qui règne dans certains secteurs dont le service était envisagé. Il y a eu en fait deux séries de négociations avec le Liban, pour établir un service jusqu'à Beyrouth par transporteur canadien, et Air Canada a été choisi et c'était au moment où il y a eu des difficultés au Moyen-Orient et où il y a eu suppression du service aérien pour Beyrouth pendant une longue période.

L'autre difficulté qui s'est produite pour Air Canada sur ces routes allant au-delà des principaux points de destination de l'Europe Occidentale, c'est la fréquence du trafic et la difficulté d'obtenir suffisamment de voyageurs pour rendre l'opération économique. Par exemple, assurer un vol de Frankfort à Nairobi ou de Frankfort à Johannesburg sans obtenir de droits intermédiaires n'était pas économique à l'époque, monsieur Stewart. Pour l'instant, nous surveillons attentivement l'évolution sur le plan international. Nous pensons que dans les prochaines trois à cinq années, il va y avoir changement au point de vue voyages internationaux. La plupart des lignes aériennes, particulièrement de l'Amérique du Nord, ont suspendu des services ou intégré des services. CP Air a suspendu

[Text]

TWA have exchanged a number of rights in order to be able to maintain some basis of economic viability. There is little extension going on today, Mr. Stewart, in the international aviation field because of the decline in traffic flows, because of world economics, and because of the high cost of operating airlines over routes today that have a great deal of service by local carriers. In other words, there is a lot of service from North Africa into Western Europe and for a Canadian carrier to go in there, just carrying Canadian traffic, would be a very risky economic proposition until the traffic begins to grow. But we are watching it carefully and we do want to hold on to those designations.

Mr. Stewart: Mr. Chairman, I want to thank the witness for that answer.

Although I do not like to be parochial at all in these meetings, there is something of grave importance to me, personally, in my area and I would like to bring that up, if you do not mind. It has to do with the service between Toronto and Timmins. The reason I am bringing it up is because there is a meeting this week, at Thursday noon, in Timmins with respect to this, to which I have been invited, and I would like to find out what your thinking is on this, Mr. Taylor.

We have already had the question of reducing the service from three flights a day to two in the past and this was, thankfully, put off until the matter could be studied more fully and until all people were consulted in the matter. I think the subject is probably coming up again and this is undoubtedly one of the reasons for this meeting.

The point I would like to make is that a while ago we were talking about the value of serving areas which perhaps free enterprise would not serve and, of course, in the far reaches of our country, such as Northern Ontario, this is undoubtedly a case, although I do not think the Timmins runs is one that loses money. However, I would like to point out that it is not just the Timmins situation that is affected in this particular case but all the other small towns of Northern Ontario, simply because they are serviced into the Air Canada service in Timmins by Norontair and by other small airlines. To reduce the service there at present would not be necessarily a tragedy for Timmins but it would probably be quite tragic for our areas and the small towns around, because of the developments that we are trying to carry out in those areas.

Although you are not a part of DREE, I would like to ask your opinion, Mr. Taylor, as to whether or not you do not agree what we must maintain good service from the point of view of the development of some of those areas, such as north of Timmins.

Mr. Taylor: Through the Chair, Mr. Stewart, we believe it is part of our mandate to maintain service to these communities. One of the things that we have been wrestling with in the last year with respect to service over about that distance and that density of traffic is to get the balance between whether the service should originate out of the main metropolitan area, so that people could go from the main metropolitan area to the secondary area, if you will, and back in the same day, or

[Translation]

son service vers trois destinations européennes en même temps que nous; la Pan Am et la TWA ont échangé un certain nombre de droits afin de rester rentables. Il y a peu d'expansion qui se produit, de nos jours, monsieur Stewart, dans le domaine de l'aviation internationale, vu la diminution du trafic vu la situation économique mondiale et vu le coût élevé de l'exploitation de routes aériennes déjà fort bien desservies par des transporteurs locaux. En d'autres termes, il y a beaucoup de services de l'Afrique du Nord vers l'Europe Occidentale, mais pour un transporteur canadien, se rendre là, compte tenu du trafic canadien, serait prendre énormément de risques économiques. Il faut attendre l'accroissement du volume du trafic, mais nous surveillons de très près cette situation.

M. Stewart: Monsieur le président, je voudrais remercier notre témoin pour sa réponse.

Même si je ne veux pas faire preuve d'esprit de clocher, au cours de ces séances, je voudrais cependant signaler que dans ma région, il y a une question fort importante qui se présente: il s'agit des services entre Toronto et Timmins. La raison pour laquelle je soulève cette question c'est que jeudi prochain, midi, il y aura, à Timmins, une réunion à ce sujet à laquelle j'ai été invité, et j'aimerais, monsieur Taylor, avoir votre opinion sur cette situation.

Déjà dans le passé, nous avons eu cette question qui s'était posée de la réduction éventuelle de trois vols à deux vols par jour, et heureusement l'affaire a été remise pour enquête plus approfondie et jusqu'à ce que tout le monde ait été consulté. Je crois que ce sujet sera probablement soulevé à nouveau et qu'il constitue une des raisons pour lesquelles il va y avoir cette réunion jeudi à Timmins.

Mais ce que je voudrais signaler c'est qu'il y a quelque temps, nous discutons de l'importance de desservir des régions que la libre entreprise ne desservirait peut-être pas, c'est-à-dire éloignées dans notre pays, tel le Nord de l'Ontario, qui constitue très certainement un bon exemple, même si je ne crois pas que sur la ligne de Timmins on perde de l'argent. Toutefois, je ferai remarquer qu'il ne s'agit pas seulement de Timmins mais que, dans ce cas, il y a toutes sortes d'autres petites villes du nord de l'Ontario qui sont touchées, car le service d'Air Canada à destination de Timmins a des correspondances à Timmins, avec Norontair et d'autres petites lignes aériennes. Réduire le service en cet endroit serait une tragédie pour Timmins, mais aussi pour toutes les régions et les petites villes des alentours, qui actuellement sont censées se développer.

Même si vous ne faites pas partie intégrante du ministère de l'Expansion économique régionale, monsieur Taylor, je voudrais vous demander si vous ne pensez pas qu'il faudrait conserver là un bon service pour permettre l'expansion de certaines de ces régions, telle celle au nord de Timmins.

M. Taylor: Monsieur Stewart, c'est dans notre mandat de maintenir un service dans ces communautés. Et l'an passé, nous avons lutté avec la difficulté, dans le cas d'un service sur une distance semblable et avec une fréquence de ce genre, déterminer si les services doivent se faire à partir de la zone métropolitaine principale pour se rendre dans la zone secondaire, si vous voulez, avec retour le même jour, ou si nous devrions être en mesure de faire l'inverse, c'est-à-dire assurer

[Texte]

whether they should be able to do the reverse, go from Timmins to Toronto and back. What we are going to look at in the meeting you referred to, is the schedule for this coming winter. Last year on that route, as I remember it, and I do not have all the details at my fingertips, I believe there were three flights and we had about a 50 per cent load factor on that route. Our people are examining what can be done to maintain as much frequency as possible on there at an economically viable load factor, and in working with that whole Northern Ontario region, working with Norontair, to feed into our services from the various communities that we serve those communities served by Norontair and the other small airlines.

• 2115

We are very conscious of that, Mr. Stewart; we have not made any decision on it, and we are fact-finding at the moment to try to understand how we can do it best this morning winter.

Mr. Stewart: In other words, Mr. Taylor, there is no decision at the present time, but it is strictly one of fact finding.

Mr. Taylor: I will be very specific with you. There are two options being looked at, to continue three flights, or to reduce to two flights, and the decision to do one or the other has not yet been made.

Mr. Stewart: Thank you very much, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Stewart.

Mr. Herbert.

Mr. Herbert: Mr. Chairman, I am coming back to the Morrison case only because I want to simply state that I feel that Crown corporations should operate on the same general principles as government departments and the public service, and to suggest that what happened in the Morrison case was somewhat discriminatory towards the employee. However, my colleague, Mr. Stewart, in criticizing what I thought was a pretty good presentation by my colleague, Mr. Watson, suggested that maybe Air Canada was not aware of what was going on. As you can see, I have the Morrison file with me. It is about three inches thick. It contains, and I have counted it, at least 100 separate pieces of correspondence, many addressed to the President and answered by the President of Air Canada. So I hardly think Air Canada was unaware of precisely what was going on.

The problem in this case is not the individual Morrison, but the employees of Air Canada who were subpoenaed to appear as witnesses and who were not compensated. That was where the injustice was. One can argue the injustice to Morrison himself, particularly in the circumstances that surrounded the first appearance before the Canada Labour Relations Board when the Chairman unfortunately was sick. That was a day wasted, and the difficulty of Morrison's, as a result, getting any kind of response from witnesses is very clear to see.

[Traduction]

un service de Timmins à Toronto et retour. Ce que nous allons examiner lors de la séance dont vous avez parlé, c'est l'horaire pour l'hiver prochain. L'an passé, sur cette route, si je me souviens bien, je n'ai pas tous les détails ici, je crois qu'il y avait trois vols, et le facteur de charge était d'environ 50 p. 100. Notre personnel examine ce que l'on peut faire pour conserver une telle fréquence autant que possible, compte tenu de la charge qui rend le service économiquement viable. Nous examinons aussi, dans toute cette région du nord de l'Ontario, la situation au point de vue collaboration avec Norontair, pour pouvoir rayonner à partir de notre destination vers ces différentes communautés qui sont desservies par Norontair et par d'autres petites lignes aériennes.

Nous sommes très conscients de ce problème, monsieur Stewart, et nous n'avons pas encore pris de décision à ce sujet, car pour l'instant nous examinons les faits afin de pouvoir agir au mieux l'hiver prochain.

M. Stewart: En d'autres termes, monsieur Taylor, aucune décision n'a été prise pour l'instant; strictement vous examinez la question.

M. Taylor: Je serai très franc: nous examinons deux possibilités, soit continuer à assurer trois vols, soit réduire le service à deux vols, et la décision entre les deux n'a pas encore été prise.

M. Stewart: Merci beaucoup, monsieur le président.

Le Président: Merci, monsieur Stewart.

Monsieur Herbert, vous avez la parole.

M. Herbert: Monsieur le président, je vais en revenir à la cause Morrison tout simplement parce que je pense que les sociétés de la Couronne devraient fonctionner suivant les mêmes principes généraux que les ministères du gouvernement et la Fonction publique, et je prétends que ce qui s'est produit dans le cas Morrison constituait de la discrimination vis-à-vis de l'employé. Toutefois, mon collègue, M. Stewart, en critiquant ce que je considérais comme un excellent exposé fait par mon collègue, M. Watson, a indiqué que peut-être Air Canada n'était pas au courant de la situation. Comme vous le voyez, j'ai apporté le dossier Morrison ici et il a trois pouces d'épaisseur. Il contient, et je les ai comptées, au moins 100 pièces de correspondance distinctes, dont beaucoup adressées au président et auxquelles le président d'Air Canada a répondu. Donc, on ne pourrait pas dire qu'Air Canada n'était pas au courant de ce qui se passait.

Le problème qui se pose dans ce cas ne touchait pas la personne Morrison mais les employés d'Air Canada qui avaient été sommés de comparaître à titre de témoins et qui n'ont pas été indemnisés. C'était là l'injustice, l'on peut prétendre que cette injustice ait visé M. Morrison en particulier dans les circonstances qui entouraient la première comparution devant le Conseil canadien des relations du travail, alors que le président était malheureusement malade. Voilà un jour de perdu et on peut comprendre pourquoi M. Morrison n'a pas reçu de réponse de la part des témoins.

[Text]

What has made my colleague, Mr. Watson, and me uptight is that not only did we get quite a brush off in the correspondence from Air Canada to what we considered an injustice, because as we read the rules,—they have already been read out—the memorandum of January 23, 1975, for example, was quite clear, but after, when the motion had been passed, when further correspondence had been exchanged with Air Canada, they came up with this document of July 29, 1975, which dealt specifically with this particular example. Everybody admitted that the fellow Morrison had the option of going his own way if he wanted, but what about the employees who were subpoenaed? Was that not clearly an injustice to those employees?

I am just reiterating the case solely because it was brought up by Mr. Stewart as if Air Canada were not aware of what was going on. I just wanted to clarify that particular point. Your assurance, Mr. Taylor, that there is being further investigation of this type of situation, and my statement that I want to see all Crown corporations—I hope the new bill when it is brought in in the fall is going to make this very clear—operating on the same types of guidelines that are brought in by the government for the various departments of the public service in general.

Now to revert to the operations of Air Canada, are you still losing money on the Montreal to Toronto run?

• 2120

Mr. Taylor: Mr. Herbert, through the Chair, we went through an exercise on Wednesday in which I took the figures that had been quoted on a number of occasions about the Montreal-Toronto loss of 1976 and I indicated that of the \$20 million loss of 1976 before tax, approximately \$5 million was on the Montreal-Ottawa-Toronto service.

If you ask me whether or not we are going to lose money on Montreal-Ottawa-Toronto in 1977, the year is not over, but I think the answer I can give you, Mr. Herbert, is that on the basis of that calculation we will not lose money on the Montreal-Ottawa-Toronto service this year.

Mr. Herbert: Mr. Taylor, the question is just a lead-in to my next point. When Air Canada was on strike and I had to fly down every week from Montreal to Toronto—you remember Quebecair put on a service on-the-hour every-hour guaranteed flight—I never flew as comfortably and with as little trouble in my life as I did during that period when Air Canada was on strike. The service was incredible. It was a guaranteed flight. I did not have to bother about booking a passage; I just turned up and I was flown. At the end of that period, Quebecair made it quite plain that they would be very happy to take over the service. Now I suggest that if we have a situation like that again where Air Canada feels they have to carry a burden forced on them by the government, it might be the time then to use private enterprise. I am not criticizing Air Canada intentionally—I am satisfied with the service they perform even though I used to travel CP because they gave me a better breakfast—nevertheless, I would say that if there is a

[Translation]

Ce qui a fâché mon collègue, M. Watson, et moi-même c'est que non seulement Air Canada dans sa correspondance a rejeté ce que nous prétendions être une injustice, car, comme nous interprétions les règlements, ils ont déjà été lus, dans le mémoire du 23 janvier 1975, par exemple, la question était bien claire. Mais, par la suite, lorsque la motion a été adoptée, et que d'autres correspondances ont été échangées avec Air Canada, on est arrivé à ce document du 29 juillet 1975 qui traite précisément de ce cas. Tout le monde a admis que M. Morrison avait eu la possibilité de choisir, mais qu'en est-il des autres employés qui ont été assignés? Est-ce que ce n'était pas là clairement une injustice à leur égard?

Je rappelle ce cas simplement parce qu'il a été soulevé par M. Stewart qui semblait laisser entendre que Air Canada n'était pas au courant de la situation. Je voulais donc éclaircir ce point. Je voulais avoir votre assurance, monsieur Taylor, que vous faisiez une enquête plus approfondie sur cette situation et aussi au sujet de ma déclaration indiquant que je voulais voir toutes les sociétés de la Couronne... j'espère que ce nouveau bill lorsqu'il sera présenté à l'automne précisera bien qu'il en est ainsi, suivre elles aussi les directives qui sont imposées par le gouvernement aux différents ministères, et à la Fonction publique en général.

J'en reviens maintenant aux opérations d'Air Canada: est-ce que vous perdez toujours de l'argent sur la route Montréal-Toronto?

M. Taylor: Monsieur Herbert, nous avons effectué un exercice mercredi et j'ai pris les chiffres qui ont été cités à plusieurs reprises au sujet du déficit de 1976 pour la liaison Montréal-Toronto. J'ai indiqué que sur 20 millions de dollars de déficit en 1976 avant déduction de l'impôt, environ 5 millions de dollars proviennent de la liaison Montréal-Ottawa-Toronto.

Vous me demandez si nous allons perdre de l'argent en 1977 pour la liaison Montréal-Ottawa-Toronto. L'année n'est pas finie, mais je crois que d'après nos calculs, nous ne perdrons pas d'argent cette année sur la liaison Montréal-Ottawa-Toronto.

M. Herbert: Monsieur Taylor, cette question me permet de passer à mon second point. Lorsque Air Canada était en grève, j'ai dû me rendre par avion une fois par semaine de Montréal à Toronto. Vous vous rappellerez que Québecair a mis en service un vol toutes les heures. Je n'ai jamais eu de vol aussi confortable et tranquille que pendant la période de grève d'Air Canada. Le service était incroyable. C'était un vol garanti. Je n'avais pas à réserver; j'arrivais à l'aéroport et m'embarquais sur un avion. A la fin de cette période, la compagnie Québecair a fait savoir qu'elle serait prête à assurer cette liaison de façon permanente. Je crois que si la situation se renouvelle et qu'Air Canada a l'impression que le gouvernement lui impose un fardeau, il serait peut-être temps de faire appel à l'entreprise privée. Je ne critique pas Air Canada délibérément. Je suis satisfait du service de cette société, même si je préfère voyager par CP Air parce que le petit déjeuner est meilleur. Néanmoins, je dois dire que s'il existe un transporteur privé qui peut

[Texte]

private carrier that can take the financial load, then would it not be a good thing for Air Canada to do that which is profitable and to leave to private enterprise that which is not profitable?

Mr. Taylor: Mr. Herbert, I do not know what period you are referring to. Certainly the Montreal-Ottawa-Toronto triangle is one of the most important triangles in the Air Canada total system. I have to keep coming back to this figure that 40 per cent of the total passengers that we carry everywhere originate or terminate in these three cities. I have neither stated nor been quoted as saying that Montreal-Ottawa-Toronto triangle is a burden on Air Canada's operations. We along with CP Air and many other carriers did not make money on a good many routes last year, so it is not a financial burden, Mr. Herbert, and I hope you will continue to fly Montreal-Ottawa-Toronto on Air Canada.

Mr. Herbert: I must admit in fairness to Air Canada that despite the better breakfast on CP I flew Air Canada eventually because Air Canada was flying on time and CP was not. In all sincerity, when you operate what we might term a national airline, are you not prepared to say: here is a route that we do not think the people in this country should be paying for and we can unload it to another group? I know we have some opposition right now to another provincial government's getting into the airline business, but does it really matter if we have other smaller airlines doing what Nordair is doing very successfully? Are you prepared to unload that type of operation if you feel that it can be done adequately by another private airline?

Mr. Taylor: Through the Chair, Mr. Herbert, I have been prepared to sit down with any of these regional carriers. Our experience in the majority of instances, and I say this as no criticism of the regional carriers, is the air cost of the airplanes that they are flying today are basically the same airplanes as we are flying, and our economics are basically their economics, so we have seen instances where they have moved onto a route and we have moved off and they have found that they cannot make any money at it either. So the economics between the carriers for the same type of equipment are the same. Now on the type of equipment we were talking about earlier on the London-Toronto route, where the regional carrier is operating a totally different type of equipment, is another matter. But if it is a case of flying 737's versus DC-9's, the economics are basically the same. I have been prepared to talk to any of the regional carriers, and I have been in the past few months, about routes and about how we can co-operate to the mutual advantage of the carriers and the communities.

• 2125

Mr. Herbert: You agree, though, that you may be under some political pressure some times to do certain things that might not necessarily be as economical as if you had a free choice. In that respect I want to refer, because it affects a lot of my constituents, to the transfer that was made into Dorval and the suggestion that there might be a move out of Dorval

[Traduction]

assumer un tel fardeau financier, il serait peut-être bon de réserver à la société Air Canada les liaisons qui sont rentables pour elle, en laissant à l'entreprise privée celles qui ne le sont pas?

M. Taylor: Monsieur Herbert, j'ignore à quelle période vous faites allusion. Il est incontestable que le triangle Montréal-Ottawa-Toronto est l'une des liaisons les plus importantes du réseau d'Air Canada. Je dois vous rappeler que ces trois villes constituent la provenance ou la destination de 40 p. 100 des voyageurs que nous transportons. Je n'ai jamais dit que le triangle Montréal-Ottawa-Toronto était une charge pour Air Canada. De nombreuses liaisons n'ont pas été rentables pour nous l'année dernière et ne l'ont pas été non plus pour CP Air et pour d'autres compagnies aériennes. Il ne s'agit donc pas d'un fardeau financier, monsieur Herbert, et j'espère que vous continuerez d'emprunter Air Canada pour vous rendre de Montréal à Ottawa ou à Toronto.

M. Herbert: En toute justice, bien que le petit déjeuner soit meilleur sur CP Air, je préfère emprunter les vols d'Air Canada, qui sont en général à l'heure, ce qui n'est pas le cas pour CP. En toute sincérité, dans la mesure où vous gérez ce que l'on peut appeler une compagnie aérienne nationale, n'êtes-vous pas prêt à reconnaître que si une liaison n'est pas rentable, un autre groupe, privé, devrait pouvoir l'assurer? On s'oppose aujourd'hui fermement à ce qu'un autre gouvernement provincial intervienne dans les affaires des compagnies aériennes, mais pensez-vous qu'il importe réellement beaucoup que des petites compagnies aériennes suivent l'exemple de Nordair, dont les affaires sont très prospères? Êtes-vous prêt à vous débarrasser d'une liaison non rentable si vous pensez qu'une compagnie aérienne privée peut l'assurer?

M. Taylor: Monsieur Herbert, je suis prêt à négocier avec n'importe lequel de ces transporteurs régionaux. Dans la majorité des cas, et ce n'est pas là une critique à l'endroit des transporteurs régionaux, ils utilisent les mêmes avions que nous, leur situation économique est essentiellement comparable à la nôtre, et dans certains cas, nous leur avons abandonné certaines liaisons, mais ils se sont aperçus qu'elles n'étaient pas non plus rentables pour eux. Les facteurs économiques qui entourent le fonctionnement de compagnies utilisant les mêmes avions sont similaires. En ce qui concerne la liaison London-Toronto, où le transporteur régional utilise des avions complètement différents des nôtres, le problème est tout à fait différent. Mais qu'il s'agisse d'un 737 ou d'un DC-9, les éléments économiques sont essentiellement les mêmes. Je suis prêt à négocier avec les transporteurs régionaux, et au cours des derniers mois nous avons discuté des itinéraires et de la façon de coopérer dans l'intérêt réciproque des transporteurs et des collectivités.

M. Herbert: Vous admettez cependant qu'il peut y avoir des pressions politiques et que vous faites parfois des choses qui ne sont pas nécessairement rentables et que vous n'auriez pas faites si vous aviez pu choisir librement. A cet égard, je voudrais parler du transfert qui affecte un grand nombre de mes commettants. Il est maintenant question de passer de

[Text]

back to Winnipeg. I am talking, of course, about the maintenance unit. Is it not possible that the politics is imposing on you uneconomical operations in certain instances? Are you prepared to admit that this is a possibility or will you state categorically that this is not so?

Mr. Taylor: Mr. Herbert, through the Chair, nothing is forever, I suppose. At the present time we are maintaining aircraft where it is the most efficient for us to maintain them. As I indicated earlier under questioning, we are maintaining the wide-bodied aircraft this year, simply because the routing of them happens to be so, on all of their checks except the decheck, which is the major overhaul, in Toronto, simply because that is the most efficient place to do it. We are moving people back and forth between Dorval and Toronto in order to do it.

We are doing some in Winnipeg, we are doing some in Vancouver and we are doing some in Halifax. We are doing all our engines in Montreal simply because that is where we have the big investment in an engine overhaul base. The important thing about an engine overhaul base is to have all of it done somewhere, and we happen to be doing all of it in Quebec because that is where the base is built up, simply because Montreal is much closer to the manufacturers than any other place in Canada. So we are there because it is the most efficient thing to do.

Mr. Herbert: Mr. Taylor, on my last question, because I have just seen the cut-off sign, I will get into the language issue. As you know, these people that were moved from the West into Quebec would be quite happy, some of them, to move West again, and it is because of the language problem in Quebec at the present time. How are you handling this particular difficulty of the unilingual English employee at Dorval right now?

Mr. Taylor: Mr. Herbert, I am trying to be very patient at the moment and work our way through the situation in Quebec. I think it is the wrong time, personally, and I have no hesitation in making this statement, to start panicking as far as moving people in and out of Quebec because of the political situation is concerned. I do not personally believe that is the right thing to do.

As far as the unilingual English person in Quebec is concerned, whether he is in the maintenance base or whether he is in headquarters, we have assured him that he has grandfather rights to the job he is in and so long as he is in that job it will remain unilingual English and he will not be forced to learn French. In other words, we have assured our people that they will not lose employment because of language difficulty. It may be that there are jobs in which the present incumbent is unilingual but when he moves out, through retirement or transfer or whatever, the next incumbent may be bilingual because we believe the job has a bilingual characteristic to it. But the unilingual person has been assured that his career in the airline is not in jeopardy because of that.

Mr. Herbert: Including stewards?

Mr. Taylor: Yes, including stewards. If you are asking about hiring practices in customer service jobs dealing with the

[Translation]

Dorval à Winnipeg. Je parle bien sûr de l'entretien. N'est-il pas possible que certaines pressions politiques vous forcent parfois à prendre des initiatives non rentables? Êtes-vous prêt à admettre que cela est possible ou le niez-vous catégoriquement?

M. Taylor: Monsieur Herbert, je suppose que rien n'est définitif. Pour le moment, l'entretien des avions est assuré à l'endroit le plus propice pour nous. Comme je l'ai indiqué plus tôt, en réponse à une question, c'est à Toronto que nous effectuons l'entretien des gros porteurs cette année car c'est plus pratique en raison des itinéraires empruntés par ces avions. Nous transférons des gens entre Dorval et Toronto afin de pouvoir le faire.

Nous effectuons certains travaux à Winnipeg, à Vancouver et à Halifax. Mais l'entretien des moteurs se fait à Montréal car c'est dans cette ville que se trouve la plus importante de nos bases d'entretien. Il est important que tous les travaux d'entretien soient effectués au même endroit et il se trouve que c'est au Québec car notre base est construite à Montréal, ville qui est située beaucoup plus près des usines de construction que n'importe quelle autre ville du Canada. C'est donc beaucoup plus pratique pour nous.

M. Herbert: Monsieur Taylor, ce sera ma dernière question car on m'a fait signe que mon temps est presque écoulé. Comme vous le savez, les personnes qui sont transférées de l'Ouest au Québec seraient pour la plupart ravies de retourner dans l'Ouest en raison des problèmes linguistiques que connaît le Québec en ce moment. Avez-vous des difficultés à Dorval actuellement au sujet des employés unilingues de langue anglaise?

M. Taylor: Monsieur Herbert, je m'efforce d'être très patient et de tenir compte de la situation au Québec. Personnellement, je crois que ce n'est pas le moment de paniquer et de commencer à transférer des gens vers le Québec ou vers l'Ouest en raison de la situation politique. Je ne crois pas que cela soit bon.

En ce qui concerne les employés unilingues de langue anglaise au Québec, qu'ils soient employés dans une base d'entretien ou à l'administration centrale, nous les avons assurés qu'ils garderont leur emploi et qu'ils ne seront pas forcés d'apprendre le français. En d'autres termes, nous avons assuré nos employés qu'ils ne risquaient pas de perdre leur emploi pour des raisons linguistiques. Certains postes actuellement occupés par des employés unilingues seront probablement comblés par des employés bilingues, lorsque les premiers prendront leur retraite ou seront mutés, si nous pensons qu'il vaut mieux que le poste soit occupé par un employé bilingue. Mais l'employé unilingue a été assuré que sa carrière n'était pas en danger en raison de problèmes linguistiques.

M. Herbert: Y compris les garçons de cabine?

M. Taylor: Oui, y compris les garçons de cabine. En ce qui concerne nos pratiques d'embauche, nous préférons employer,

[Texte]

public, our policy is to hire, wherever possible, bilingual people.

The Chairman: Thank you, Mr. Herbert. Mr. Stevens. Mr. Herbert just terminated the first round. On the second round, Mr. Stevens.

Mr. Stevens: Thank you, Mr. Chairman. Could I bring Mr. Taylor back to Clause 10, page 6, of the bill? I notice that it is proposed that:

The shares of the Corporation are not transferable and when issued to the Minister in accordance with this Act shall be registered in the books of the Corporation in the name of the Minister and held by him in trust for Her Majesty in right of Canada.

• 2130

I wonder if Mr. Taylor could indicate why there is this restriction placed in the proposed legislation?

Mr. Taylor: You were referring to Clause 10.(3)?

Mr. Stevens: Correct.

Mr. Taylor: If you would like, I will get someone to advise me on that. I do not know why the restriction on the transfer, Mr. Stevens.

Mr. Stevens: Mr. Taylor, I raised this—and you would undoubtedly have further knowledge that I do—because, as I understand it, Lufthansa, for example, while it is 70-per cent state owned is also 30-per cent privately owned, and Royal Dutch KLM has, I think, the same kind of ratio. As I would read this clause, for some reason whoever drafted it is, in effect, saying that that cannot happen in your case.

Mr. Taylor: I am with you now on the point you are making. Yes, this Clause 10.(3) really does restrict the shares to be held by the Minister and not by the employees or by the public. The Minister is aware that I expressed my own personal preference, and I believe our board did, that we would like to have seen the opportunity at some point, in two stages, of having the shares when the company has established an earnings' record—We get back to a question that was asked earlier, at what point would people want to buy shares in Air Canada? Certainly, the point at which they would want to buy them is when we have established an earnings' record is going to be there. Expressing a personal view, I would want to work toward that. We want to work to establish Air Canada with a good earnings' record. I believe the Minister has stated outside the House that at such time as the company has established an earnings' record provisions would be made to have a certain percentage of the shares held—as you have quite accurately said—like those of carriers such as KLM, SAS, DLH and certain others.

Mr. Stevens: I take it, then, just to have the record abundantly clear, that your preference would be that this restriction, in its present form, not be inserted, Mr. Taylor?

Mr. Taylor: What we would like to see, or what I personally would like to see, is the opportunity to do as I have suggested: to establish an earnings' record for the company and then have

[Traduction]

dans la mesure du possible, un personnel bilingue pour les services au client et les services de relations publiques.

Le président: Merci, monsieur Herbert. Monsieur Stevens. M. Herbert viens de terminer le premier tour. Pour le deuxième tour, monsieur Stevens, vous avez la parole.

M. Stevens: Merci, monsieur le président. J'aimerais que M. Taylor se reporte à l'article 10, page 6, du projet de loi. Voici ce qu'il stipule:

Les actions de la société ne sont pas transférables. Les actions émises au nom du ministre, en vertu de la présente loi, sont inscrites à son nom dans les livres de la société; il les détient, en fiducie, pour Sa Majesté du chef du Canada.

M. Taylor pourrait-il nous indiquer pourquoi la loi contient une telle restriction?

M. Taylor: Vous parlez de l'article 10(3)?

M. Stevens: C'est exact.

M. Taylor: Si vous me le permettez, je demanderai à l'un de mes collaborateurs de vous répondre. J'ignore pourquoi cette restriction existe à l'endroit du transfert, monsieur Stevens.

M. Stevens: Si j'ai soulevé cette question monsieur Taylor, et vous êtes certainement plus au courant de la situation que moi, c'est que je crois savoir que dans le cas de la Lufthansa ainsi que des lignes aériennes royales néerlandaises KLM, l'État possède les 70 p. 100 de la société et le secteur privé 30 p. 100. D'après ce que je crois comprendre de cet article, il semble que cela ne puisse pas se faire dans le cas d'Air Canada.

M. Taylor: Je suis d'accord avec vous là-dessus. Et pourtant, cet article 10(3) ne stipule pas que les actions de la société doivent être exclusivement détenues par le ministre, et non pas par les employés ou par le public. Le ministre sait où vont mes préférences personnelles et cela nous ramène à une question qui a été soulevée plus tôt au sujet des actions de la Société Air Canada: à partir de quel moment le public peut-il être intéressé à acheter les actions de la Société Air Canada? Il est évident qu'il faut au préalable prouver que la Société fait des recettes ou qu'elle a de bonnes chances d'en réaliser. Si je puis exprimer une opinion personnelle, nous avons l'intention d'œuvrer en ce sens. Nous voulons prouver qu'Air Canada peut faire des profits. Je crois que le ministre a déclaré officiellement que lorsque la société aura fait des profits, des dispositions seront prévues afin qu'un certain pourcentage des actions puisse être détenu par le secteur privé comme c'est le cas pour les transporteurs que vous avez cités, KLM, SAS, DLH etc.

M. Stevens: Afin que tout soit clair, je crois comprendre que vous préféreriez que cette restriction disparaisse de la loi, n'est-ce pas monsieur Taylor?

M. Taylor: Nous aimerions ou du moins j'aimerais personnellement que nous ayons la possibilité de faire des recettes, puis permettre tout d'abord aux employés de détenir des

[Text]

the ability perhaps first of all to have the employees take shares in the company and then have a certain percentage of them go out to the public. I believe it would be a good discipline.

Mr. Stevens: But you do agree that subsection (3) would, apparently, spell out very clearly that that is not the administration's intention at the present time?

Mr. Taylor: Yes, I would agree that Clause 10.(3) does not make that possible.

Mr. Stevens: Did I understand you correctly, that it is not only your recommendation to the Minister that it be made possible at some future time but also your board felt that it would be desirable?

Mr. Taylor: Yes, we discussed this particular one with our board and the board felt that this would create a good atmosphere in the company and a good discipline on the company. It has many implications, of course, for the rights of minority shareholders and others, if you move in this direction. We would have to get the company on an earnings' record before we could attract people to do it.

Mr. Stevens: Speaking of the board, Mr. Taylor, I was wondering what you would regard as desirable qualities for a board member? I take it that all your outside board members have extensive knowledge of the airline industry and understand and are quite helpful to you at board meetings with respect to the airline's general activities?

Mr. Taylor: Since I am also a director, I have to be careful as to how I define the qualifications for a director, because I may rule myself out. I have found in the last year that the board members, the majority of whom have been on the board for some time, are very helpful, and I welcome a strong board of directors: a board of directors who bring business experience and knowledge of various business disciplines, that perhaps I or the management do not have, to bear on senior management decisions.

• 2135

Mr. Stevens: Through you, Mr. Chairman, I take it, though, that all these board members do have experience in the airline field?

Mr. Taylor: No, Mr. Chairman, I do not think any of them has extensive experience in the airline field. Well, Mr. Taschereau has extensive experience in the transportation and airline business, having been with the CTC and the CNR, but I think it is important in a board of directors to bring to bear different business disciplines from many fields of business, in addition to that of the airline business.

Mr. Stevens: Who actually nominates them? Where does the thrust come? I notice that the report says, "elected by the shareholders"; but I take it you have only one shareholder. Who tells the CNR how to fill in their proxy when it comes to the electing of directors?

[Translation]

actions de la société. Nous pourrions ensuite vendre un certain pourcentage de ces actions au public. Je crois que ce serait une bonne politique.

M. Stevens: Mais êtes-vous d'accord pour dire que, en vertu du paragraphe (3), l'administration n'a absolument pas l'intention d'emprunter cette voie pour le moment?

M. Taylor: Je reconnais que l'article 10(3) ne rend guère cela possible.

M. Stevens: Est-ce que je vous ai bien compris, et ai-je raison de croire que vous-même, et aussi votre conseil d'administration souhaitiez recommander au ministre que cela soit possible à l'avenir?

M. Taylor: Oui, nous en avons parlé au conseil d'administration et nous avons décidé que cela créerait une bonne atmosphère au sein de la société et que cela serait une bonne politique. Bien sûr, cela aura de nombreuses implications pour les actionnaires minoritaires et pour les autres. Nous devons tout d'abord faire des profits avant que les gens ne se montrent intéressés à acheter des actions.

M. Stevens: Puisque nous parlons du conseil d'administration, monsieur Taylor, j'aimerais savoir quelles sont selon vous les qualités que doit démontrer un membre du conseil? Je crois savoir que tous les membres de l'extérieur ont une connaissance profonde de l'industrie de l'aéronautique et vous sont très précieux lorsque vous traitez en conseil d'administration des activités générales de la société.

M. Taylor: Puisque je suis également un directeur, je dois être prudent en définissant les critères qui sont exigés d'un directeur, car je risque de me discréditer. J'ai découvert l'année dernière que les membres du conseil, dont la majorité sont en place depuis longtemps, sont très utiles et je suis favorable à un conseil d'administration fort: un conseil d'administration qui a une importante expérience des divers domaines et secteurs de l'industrie, que je n'ai peut-être moi-même et qui a une importance capitale pour ce qui est des décisions en matière de gestion.

M. Stevens: Monsieur le président, je crois comprendre que tous les membres du conseil d'administration doivent avoir une certaine expérience dans le domaine de l'aéronautique?

M. Taylor: Non, monsieur le président, je crois qu'aucun des membres n'a vraiment une grande expérience dans le domaine de l'aéronautique. M. Taschereau a une longue expérience des transports et des compagnies aériennes puisqu'il a travaillé avec le CTC et le CN, mais je crois qu'il est important que le conseil d'administration soit constitué d'éléments venant des divers secteurs du monde des affaires, et non seulement de l'industrie aéronautique.

M. Stevens: Comment sont-ils nommés? Le rapport indique qu'ils sont «élus par les actionnaires» mais j'ai cru comprendre que vous n'avez qu'un actionnaire. Qui indique au CN la façon de remplir son bulletin de procuration lorsqu'il s'agit d'élire les membres du conseil d'administration?

[Texte]

Mr. Taylor: Through the Chair, Mr. Stevens, I assume the shareholder tells the CNR.

Mr. Stevens: The shareholder of the CNR.

Mr. Taylor: That is right.

Mr. Stevens: That is the Minister of Transport.

Mr. Taylor: The Governor in Council.

Mr. Stevens: Yes.

Well, you are surely not suggesting in any way that a Crown corporation might be under some political influence as far as the election of directors is concerned?

Mr. Taylor: I have not suggested it, Mr. Stevens; you have.

Mr. Stevens: Mr. Chairman, we might come back to this a little later when perhaps Mr. Taylor could give us one or two guidelines as to what he feels should be minimum requirements for board members in terms of business experience and the know-how within the airline field. I think it would be very helpful, as we move on this bill, to get some guidance there.

If I could touch on another field, Mr. Chairman, I understand that Air Canada has commercial agreements, sometimes called pool agreements, with several European carriers. Could you explain, Mr. Taylor, the purpose of these agreements?

Mr. Taylor: Through the Chair, Mr. Stevens, the essential purpose is what one might refer to, I suppose, as the management of capacity in the markets that the carriers have been designated to serve—and in international bilaterals, normally it is a carrier from each country that is designated.

For example, on many international routes, particularly in other than the very peak seasons, there is not enough traffic for service every day by both airlines, and capacity becomes wasted, as has been indicated in many international forums recently. The carriers are able to manage this between the two of them so that, between them, instead of there being four services a week between international points, all operating on the same days with low load factors and no service on three days, that service would be provided on seven days with perhaps a doubling up on one day because of the East-West direction.

I am thinking particularly of the Swiss agreement where that is exactly what happens; that under the commercial agreement, the schedule is set up in such a manner that there are eight frequencies, a week, I believe it is, operating, rather than having four frequencies by each carrier operating on the same four days.

Mr. Stevens: Through you, Mr. Chairman, let us take a specific example of one of these pool agreements, then. For example, with the British Airways, I believe you have an agreement. Would you confirm or otherwise that that agreement, in effect, carves up Canada into operational areas whereby Air Canada provides the vast majority of capacity in service from Western Canada while British Airways handles the majority of capacity and service in Eastern Canada. Could

[Traduction]

M. Taylor: Monsieur Stevens, je pense que l'actionnaire peut informer le CN de la procédure à suivre.

M. Stevens: L'actionnaire du CN.

M. Taylor: C'est exact.

M. Stevens: C'est-à-dire le ministre des Transports.

M. Taylor: Le gouverneur en conseil.

M. Stevens: Oui.

Vous ne voulez certainement pas sous-entendre qu'une société de la Couronne puisse subir une influence politique quelconque en ce qui concerne l'élection des directeurs?

M. Taylor: Je n'ai rien sous-entendu de tel monsieur Stevens; c'est vous qui le dites.

M. Stevens: Monsieur le président, nous pourrions revenir à cela un peu plus tard lorsque M. Taylor nous aura dit ce qu'il estime être le minimum qu'on puisse exiger des membres du conseil d'administration quant à leur expérience et à leur compétence dans le domaine de l'aéronautique. Je crois que cela serait très utile.

Je voudrais aborder un autre domaine, monsieur le président. Je crois qu'Air Canada a conclu des accords commerciaux avec plusieurs transporteurs européens, accords que l'on désigne parfois sous le nom d'ententes d'exploitation en commun. Pourriez-vous nous expliquer monsieur Taylor, l'objectif de ces accords?

M. Taylor: Monsieur Stevens, l'objectif essentiel consiste à utiliser de la façon la plus rationnelle la capacité des transporteurs sur les marchés qu'ils desservent. Les accords internationaux bilatéraux comprennent normalement un transporteur par pays.

Par exemple, pour de nombreuses liaisons internationales, en dehors de la pleine saison, le volume des voyageurs est insuffisant et ne justifie pas que chaque compagnie assure un vol quotidien. Comme l'ont prouvé récemment les conclusions de nombreux forums internationaux, on aurait autrement trop d'avions non remplis à capacité. Les compagnies aériennes sont capables de régler cela entre elles et au lieu qu'il y ait quatre vols par semaine entre des points internationaux, le même jour, avec un faible volume pendant certains jours et aucun vol pendant trois jours, les compagnies concluent entre elles un accord permettant d'assurer un vol quotidien, sept jours sur sept, avec peut-être deux vols est-ouest un de ces jours.

Je pense en particulier à un accord conclu avec la Suisse. En vertu de cet accord commercial, les horaires sont fixés de façon à ce qu'il y ait huit vols étalés sur une semaine, je crois, au lieu de quatre vols par compagnie les mêmes jours.

M. Stevens: Monsieur le président, prenons donc l'exemple précis d'un de ces accords de répartition. Par exemple, je crois que vous avez un accord avec British Airways. Pourriez-vous nous confirmer que cet accord divise le Canada en secteurs opérationnels et que, en vertu de cet accord, Air Canada assure la majorité des liaisons avec l'Europe à partir de l'Ouest du Canada, tandis que British Airways assure la majorité de ces liaisons partant de l'Est du Canada. Pourriez-vous nous

[Text]

you describe that arrangement? First of all, is that correct? And basically, how have you divided up the country in your agreement with British Airways?

• 2140

Mr. Taylor: Mr. Chairman, Mr. Stevens, it is partially correct in that the bilateral between the two governments sets out the points in each country that will be served by each carrier and this is done before the carriers get involved. In the case of Canada, we are permitted to serve under the bilateral Vancouver, Calgary, Edmonton, Winnipeg, Toronto, Montreal, Halifax and Gander—I think I have them all—to Prestwick and London. British Airways under the bilateral can serve from any point in the U.K. and they do serve from London, Manchester, I think they have served on occasion from Birmingham and Prestwick, to Montreal and Toronto in Canada. That is the bilateral. The bilateral specifies where the services will operate to and from.

The commercial agreement or pool agreement then starts from that level having been given the point from which we operate. Because the bilateral has a provision in it that says that the carrier of each country will have equal opportunity to serve the total market, the market being Canada and because it happens to be geography, sort of 2,000 miles long across the North Atlantic, the commercial agreement with British Airways because they only serve two points in Canada, Montreal and Toronto, results in their operating more services out of those points than we do because we serve Gander, Halifax, Winnipeg, Calgary, Edmonton and Vancouver in addition to Montreal and Toronto.

The Chairman: Thank you, Mr. Stevens. Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, Mr. Taylor made reference to international and domestic flights by Air Canada; looking at the 1976 Annual Report could you give the Committee some comparisons on your losses, domestic versus international?

Mr. Taylor: I believe the figures, Mr. Mazankowski—I will double check these and if I am wrong I will correct them tomorrow—of the \$20 million loss last year before tax, \$22 million or whatever the number was, the domestic North American losses were \$24 million and the international showed a profit of \$2 million.

Mr. Mazankowski: Your international services have been profitable.

Mr. Taylor: It was marginal.

Mr. Mazankowski: With respect to landing fees in airport services, could you give the Committee some idea as to how your costs compare internationally and domestically? I understand that landing fees, for example, in Canada are considerably higher than those in the United States. Could you give the Committee some idea as to how much higher they are and could you translate that into costs for landing a 747 or a DC-8

[Translation]

décrire cet accord? Tout d'abord, est-ce exact? Comment avez-vous divisé le pays aux termes de l'accord que vous avez conclu avec British Airways?

M. Taylor: Monsieur le président, monsieur Stevens, il est partiellement vrai que les accords bilatéraux conclus entre les deux gouvernements déterminent les points qui seront desservis par chaque transporteur, et ceci est décidé avant que les transporteurs interviennent. Dans le cas du Canada, nous sommes autorisés en vertu d'un accord bilatéral, à assurer la liaison à partir de Vancouver, Calgary, Edmonton, Winnipeg, Toronto, Montréal, Halifax et Gander... je crois que je les ai toutes, vers Prestwick et Londres. En vertu de cet accord bilatéral, British Airways peut assurer la liaison entre n'importe quel point du Royaume-Uni, entre autres Londres, Manchester et parfois Birmingham et Prestwick, et Montréal et Toronto au Canada. Tels sont les termes de l'accord bilatéral. Cet accord spécifie les points qui seront desservis.

L'accord commercial ou d'exploitation en commun s'applique à partir du moment où les points que nous desservons ont été établis. Etant donné que l'accord bilatéral comporte une disposition selon laquelle le transporteur de chaque pays aura les mêmes possibilités que son homologue de desservir l'ensemble du marché, c'est-à-dire le Canada, et compte tenu du fait que la traversée de l'Atlantique-nord représente une distance de 2,000 milles, l'accord commercial conclu avec British Airways, qui ne dessert que deux points au Canada, soit Montréal et Toronto, fait qu'en fin de compte ils assurent davantage de liaisons à partir de ces deux seuls points que nous le faisons puisque nous partons non seulement de Montréal et de Toronto mais aussi de Gander, Halifax, Winnipeg, Calgary, Edmonton et Vancouver.

Le président: Merci monsieur Stevens. Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur le président, M. Taylor a fait allusion aux vols internationaux et internes d'Air Canada. Pour ce qui est du rapport annuel de 1976, pourriez-vous donner au Comité une certaine comparaison entre vos déficits sur les vols internes et sur les vols internationaux?

M. Taylor: Je voudrais vérifier deux fois ces chiffres et si je me trompe je vous le ferai savoir demain. Monsieur Mazankowski, je crois que le déficit sur nos vols internes a été l'an dernier de 24 millions de dollars avant déduction d'impôt et nous avons enregistré un profit de 2 millions de dollars sur les vols internationaux.

M. Mazankowski: Vos services internationaux ont été rentables.

M. Taylor: Oui, nous avons enregistré un faible bénéfice.

M. Mazankowski: Pour ce qui est des frais d'atterrissage dans les aéroports, pourriez-vous indiquer une comparaison entre ces coûts pour les vols internationaux et pour les vols internes? Je crois savoir que les frais d'atterrissage au Canada par exemple sont beaucoup plus élevés qu'aux États-Unis. Pourriez-vous donner au Comité une idée de la différence des coûts et quels sont les coûts d'atterrissage d'un 747, d'un DC-8

[Texte]

or a DC-9 in Canada vis-à-vis the United States or other international... ? I ask that, Mr. Taylor, because we are in the process of considering another bill, the Aeronautics Act, which has further implications on the assessment of fees and services provided at Canada's airports.

Mr. Taylor: Generally speaking, Mr. Mazankowski, through the Chair, landing fees and terminal assessments, if we get into the whole package, are higher in Canada than they are by and large in North America. I can quote some individual examples.

Mr. Mazankowski: Could you round that off in a percentage, Mr. Taylor?

Mr. Taylor: I would think, if you equate these charges on perhaps an available 10-mile basis because this is the best way to get airplanes categorized, we are probably somewhere in the order of 20 or 25 per cent higher.

Mr. Mazankowski: I believe it was in one of your magazines that you publish, *En Route*, where you indicated that the landing fee charges on a per-passenger basis were about \$1 per passenger more in the United States than in Canada. Is that correct?

• 2145

Mr. Taylor: More in Canada than in the United States.

Mr. Mazankowski: Sorry, that is right, the other way around, yes.

Mr. Taylor: Yes, and this takes into account all the charges: their terminal assessments, rental charges as well as landing fees.

Mr. Mazankowski: You indicated that you had taken 16 aircraft out of service; you are providing the services that are required with 16 fewer aircraft this year than you were last year. What are you doing with these aircraft?

Mr. Taylor: We have sold most of them and we have leased some.

Mr. Mazankowski: What kind?

Mr. Taylor: Eleven of the sixteen DC-8-40's, the original DC-8s, the oldest ones, offer the least efficient per seat mile on the basis of the energy today and in some airports, because of the noise environment, they are not permissible to operate. Then we have taken some of the small DC-9s out and the DC-9 freighter, the DC-9-15.

Mr. Mazankowski: I take it, then, you do not have any orders for aircraft at the present time.

Mr. Taylor: No, we have no firm orders. We are now examining very carefully for a decision this fall for aircraft for service in late 1978 and 1979.

Mr. Mazankowski: That decision is taken by the board, I presume, and generally ratified.

[Traduction]

ou d'un DC-9 au Canada par rapport aux États-Unis ou dans d'autres aéroports internationaux? Je vous pose cette question, monsieur Taylor, car nous sommes sur le point d'étudier un autre projet de loi, la Loi sur l'aéronautique, qui comporte des implications supplémentaires pour ce qui est de l'évaluation des frais perçus et des services offerts dans les aéroports canadiens.

M. Taylor: De façon générale, monsieur Mazankowski, les frais d'atterrissage et de hangars sont supérieurs au Canada que dans le reste de l'Amérique du Nord. Je pourrais vous citer certains exemples individuels.

M. Mazankowski: Pourriez-vous nous indiquer ces chiffres en pourcentage, monsieur Taylor?

M. Taylor: Si vous calculez ces frais sur une base de 10 milles, qui est la seule façon de classer les avions, nos frais sont probablement 20 ou 25 p. 100 plus élevés qu'ailleurs.

M. Mazankowski: Dans une des revues que vous publiez, la revue *En Route*, vous indiquez que les frais d'atterrissage calculés par passager représentent environ \$1 de plus par passager aux États-Unis qu'au Canada. Est-ce exact?

M. Taylor: Non, \$1 de plus au Canada qu'aux États-Unis.

M. Mazankowski: Excusez-moi, c'est l'inverse.

M. Taylor: Oui, et cela englobe tous les frais: les frais aux aéroports, les frais de location, ainsi que les frais d'atterrissage.

M. Mazankowski: Vous avez dit que vous avez mis 16 appareils hors service; vous assurez donc le même service que l'an dernier avec 16 appareils de moins. Que faites-vous de ces avions?

M. Taylor: Ils ont été vendus pour la plupart; certains ont été loués.

M. Mazankowski: De quel type d'appareils s'agit-il?

M. Taylor: Onze sont des DC-8-40; ce sont les premiers DC-8, les plus anciens; étant donné le prix du carburant, ce sont les moins rentables au kilomètre-passager et ils sont interdits dans certains aéroports à cause du bruit. Nous avons également mis hors service quelques-uns des petits DC-9, et le DC-9-15 qui est un avion cargo.

M. Mazankowski: Pour l'instant, vous n'avez aucun appareil en commande.

M. Taylor: Non, nous n'avons aucune commande ferme. Nous étudions actuellement les commandes afin de prendre une décision à l'automne concernant le service aérien pour la fin de 1978 et 1979.

M. Mazankowski: Cette décision relève, je présume, du Conseil d'administration, et elle doit être ratifiée en assemblée générale.

[Text]

Mr. Taylor: Yes, it will eventually be taken by the board.

Mr. Mazankowski: What considerations are taken into account when that decision is arrived at? I notice that the fleet comprises of three different kinds of aircraft. I am wondering whether that poses any difficulties in terms of efficiency, maintenance and repairs—standards—whether in your view it would be better to have one brand name or perhaps one less than the three. Does it pose difficulties in terms of efficiency and servicing problems?

Mr. Taylor: Through the Chair, Mr. Mazankowski, it depends on your route structure. There is no one aircraft for an international carrier like ourselves that would be appropriate for entire route structure. What we are attempting to do is to move toward fewer types as we remove the DC-8-40's, the DC-8-50's and the DC-9-15's, we will be getting ourselves down to the DC-9-30s which are the short-haul airplanes that carry about 50 per cent of all the passengers that we fly in Canada. Then there will be the medium-range airplane and of course the wide-body longer-range airplanes. So this is what we are working towards.

Mr. Mazankowski: You have a utilization factor of about 7½ hours per day. I understand that you find that not to be satisfactory. What level do you wish to achieve to establish optimum efficiency? Perhaps you might advise the Committee what type of aircraft gives you your best utilization factor in terms of domestic service.

Mr. Taylor: Well we need to get our fleet utilization up to the middle 8 to 8½ hours. The best utilization is, of course, on the Boeing 747. Last summer and again this summer we will be getting between 13 and 14 hours a day on that airplane.

The L1011 this summer will be up very close to that level of utilization, 11 to 13 hours. Because they are the aircraft that operate over the long hauls and those are the aircraft that you can get your high utilization out of.

Mr. Mazankowski: Where does your Boeing 727 rate in terms of efficiency utilization and practicality in terms of providing domestic service?

Mr. Taylor: It is about in the middle of that range because it operates over medium-range distances, Toronto-Regina, the Halifax-Montreal, Montreal-Toronto, so a good utilization for that airplane would be 8 to 9 hours.

Mr. Mazankowski: Getting back to the questions that were posed by Mr. Stevens, I am wondering Mr. Taylor, if it would be possible for you to table a resumé of the qualifications of the existing board of directors. Perhaps you could leave that with the Committee perhaps in the next day or so. I think that we on this side are hoping to introduce an amendment or two that might spell out something in the way of bare minimums with respect to criterion qualifications of the Board of Directors, and perhaps if we could have that information it might assist us in terms of the existing board. Would that be possible?

[Translation]

M. Taylor: Oui, cette décision sera prise éventuellement par le conseil.

M. Mazankowski: Quels sont les facteurs qui interviennent dans cette décision? Je remarque que la «flotte» comprend trois types d'appareils différents. Cela pose-t-il des problèmes du point de vue de la rentabilité, de l'entretien et des réparations, ou bien serait-il préférable de s'en tenir à une ou deux marques? Cela pose-t-il des difficultés du point de vue de l'efficacité et de l'entretien?

M. Taylor: Tout dépend du réseau que vous desservez. Pour une compagnie aérienne telle que la nôtre, aucun appareil ne conviendrait au réseau tout entier. Nous essayons toutefois de réduire le nombre de types d'appareils au fur et à mesure que nous éliminons les DC-8-40, les DC-8-50 et les DC-9-15; il nous restera le DC-9-30 à court rayon d'action qui transporte environ 50 p. 100 des passagers qui prennent l'avion au Canada. Ensuite, nous aurons le moyen-courrier et, bien entendu, les longs-courriers. Voilà donc ce à quoi nous tendons.

M. Mazankowski: Le facteur d'utilisation est d'environ 7 heures et demie par jour. Je crois savoir que vous n'en êtes pas satisfait. Quel niveau faudrait-il atteindre pour que l'efficacité soit optimale? En ce qui concerne les vols intérieurs, pourriez-vous nous dire quel type d'appareils vous donne le meilleur facteur d'utilisation?

M. Taylor: Nous voudrions atteindre entre 8 heures et 8 heures et demie. L'avion le plus rentable est, bien entendu, le Boeing 747. L'été dernier, et l'été prochain, cet avion volera entre 13 et 14 heures par jour.

Cet été, le L1011 atteindra presque ce niveau d'utilisation, soit entre 11 et 13 heures. Cela tient au fait qu'il s'agit d'un long-courrier. Ce sont donc ceux dont l'utilisation est la plus longue.

M. Mazankowski: Pour les vols nationaux, quelle est la rentabilité du Boeing 727?

M. Taylor: Elle se situe dans la moyenne car cet appareil est utilisé sur les trajets de moyenne distance comme Toronto-Regina, Halifax-Montréal, et Montréal-Toronto; 8 heures à 9 heures de vol constitue donc une bonne utilisation de cet avion.

M. Mazankowski: Pour en revenir à la question de M. Stevens, pourriez-vous nous remettre un résumé des qualités exigées des membres de l'actuel conseil d'administration? Vous pourriez peut-être nous communiquer cela demain ou après demain. Pour notre part, nous espérons présenter un ou deux amendements établissant les qualifications minimales qui devraient être exigées des administrateurs; ces renseignements nous seraient utiles. Est-il possible de les obtenir?

[Texte]

• 2150

Mr. Taylor: Mr. Mazankowski, through the Chair, we could table the business biographical information of the directors.

Mr. Mazankowski: Thank you. That would be helpful.

The Chairman: Your last question, Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: The Official Languages Commissioner has presented Air Canada with some 146 recommendations which have arisen from a study of corporate headquarters in the eastern region. I am wondering, Mr. Chairman, if Mr. Taylor could comment, first of all on a broad basis, on his reaction to the recommendations. I notice that there are some that are going to be very costly in terms of translation and converting existing manuals. There are some definite time limits that have been established, and I am wondering in a general way how the airline is reacting to the recommendations that have been included in this year's annual report of the Official Languages Commissioner.

Mr. Taylor: I responded on April 23 to the Commissioner of Official Languages on his recommendations, and it is a fairly long letter; not quite as long as his—mine is 12 pages—and I would be glad to go through this or to table it—it has been tabled—if this would be helpful.

In a general way I think I could respond, Mr. Mazankowski, that we have gone through all of the recommendations. We have responded to him on the basis of the corporation's policy. I have tabled this letter with the Board but I would be glad to make this letter available if you wish.

Mr. Mazankowski: Perhaps, Mr. Chairman, with your permission, that might be satisfactory. I see my time is up.

The Chairman: Is it agreeable that the file be an exhibit with the Committee?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Mr. Watson.

Mr. Watson: Thank you, Mr. Chairman.

On the bilingual question again, in the Montreal region, Mr. Taylor, through you, Mr. Chairman, are all foremen now bilingual or are there still some unilingual English foremen?

Mr. Taylor: Through the Chair, Mr. Watson, no, there are a number of unilingual English foremen.

Mr. Watson: I see. Are they being offered courses? Are they being encouraged to take courses in French? Are you treating them according to your earlier explanation, of their having these grandfather privileges which allow them to stay in their positions as long as they are performing satisfactorily?

Mr. Taylor: I cannot comment on each individual one, Mr. Watson, through the Chair. A number of them are within a few years of retirement. They are foremen that have come down from Winnipeg with the base and, of course, those people are not taking language training. There may be others, younger, who are taking language training. Language training is offered to them and I know that some of them have taken it,

[Traduction]

M. Taylor: Nous pourrions vous communiquer une note biographique des administrateurs.

M. Mazankowski: Merci. Cela nous serait utile.

Le président: Votre dernière question, monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Le commissaire aux langues officielles a présenté à Air Canada 146 recommandations qui découlent d'une étude portant sur le siège de la compagnie dans la région de l'Est. Premièrement, monsieur Taylor, pourriez-vous nous faire part de votre réaction face à ces recommandations? Je remarque que certaines d'entre elles, et notamment celles qui portent sur la traduction des manuels, seront très onéreuses. Des délais ont été fixés, et je me demande comment la compagnie a réagi aux recommandations figurant dans le dernier rapport annuel du commissaire aux langues officielles.

M. Taylor: Le 23 avril, j'ai répondu au commissaire aux langues officielles dans une lettre assez longue, mais qui n'est pas aussi longue que la sienne puisqu'elle n'a que 12 pages. Je me ferai un plaisir de vous la lire ou de vous la communiquer, si vous le jugez utile.

Nous avons examiné toutes ces recommandations. Nous y avons répondu compte tenu de la politique de la compagnie. J'ai déposé cette lettre au conseil d'administration et je me ferai un plaisir de vous la communiquer, si vous le désirez.

M. Mazankowski: Avec votre autorisation, monsieur le président, ce serait utile en effet. Je vois que mon temps est écoulé.

Le président: Êtes-vous d'accord pour que ce dossier soit déposé au Comité?

Des voix: D'accord.

Le président: Monsieur Watson.

M. Watson: Merci, monsieur le président.

Pour en revenir à la question du bilinguisme dans la région de Montréal, les contremaîtres sont-ils tous bilingues désormais ou bien reste-t-il quelques anglophones unilingues?

M. Taylor: Non, il y a un certain nombre de contremaîtres anglophones unilingues.

M. Watson: Je vois. Leur offre-t-on des cours? Les encourage-t-on à suivre des cours de français? L'explication que vous avez donnée tout à l'heure tient-elle toujours, à savoir que ces gens-là bénéficient de privilèges acquis et qu'on les autorise à rester à leur poste pourvu qu'ils s'acquittent de leur tâche d'une manière satisfaisante?

M. Taylor: Je ne saurais expliquer le cas de chacun. Un certain nombre d'entre eux sont à quelques années de la retraite. Ces contremaîtres qui sont venus de Winnipeg ne suivent pas de cours de langue naturellement; il y en a peut-être d'autres, plus jeunes, qui suivent des cours de langue. Des cours leur sont offerts et je sais que certains d'entre eux les suivent. D'autres s'en abstiennent car ils n'en ont pas la

[Text]

and I believe some of them are currently taking it. Some of them are not taking it simply because they either do not have the facility, do not have the desire or feel that they are too near their retirement age to learn a language.

Mr. Watson: There was one aspect of your response, I think to Mr. McKenzie, which concerned me slightly because it appeared to leave a certain option in the hands of the company which might work against the general—what I consider the general drift of bilingualism. You indicated, I thought, that when a person came to you and requested courses in French you would send him for tests, and only if he were found with certain aptitudes for learning French would you then send him for his courses. That is what I understood you to say in response to Mr. McKenzie. Is that accurate?

Mr. Taylor: Depending on the level of his desire. If he has a strong desire, regardless of the test we will start him on French training.

• 2155

Mr. Watson: That is really the point I was trying to make. If somebody has strong desire, I do not care whether he shows up well or not in the initial test. That is what is important, is it not?

Now going to the second area mentioned earlier by the trucking industry representative, he made a reference to the future of air freight and what the trucking industry thought was the trend away from air freight, or away from the use of airplanes for all air freight in Europe. Do you people have any studies that indicate a clear-cut trend one way or the other about air freight?

Let us deal first with the general trend in air freight. It was my assumption that air freight was still continuing to grow at a very important and successful rate. In fact, one of the arguments we keep hearing about the justification for Mirabel airport is the air freight business. What do your statistics show on the subject of air freight?

Mr. Taylor: Mr. Watson, through the Chairman, I would have to take issue with the witness from the Canadian Trucking Association. We are fairly buoyant about the future of air freight. In fact, we organized a freight division of Air Canada to give it greater responsibility and greater autonomy to point it in the direction of being a profit centre on its own, separate from passenger, because we think there is a very good future in air freight.

I believe the witness referred to Europe. I do not want to put words in his mouth, but I believe he was referring to intra-Europe where the distances are very short. The major metropolitan distances between Brussels and Paris and Paris and Frankfurt are very short and the future of air freight there, except for very high-value commodities, is like saying there is a great future in air freight between Montreal and Toronto.

The future in air freight is, by and large, transcontinental in this country, from the longer distances east and west and then out of central Canada, internationally between Canada and the south and southwest of the United States, and between

[Translation]

possibilité ni le désir ou bien ils estiment qu'ils sont trop âgés pour se mettre à apprendre une langue.

M. Watson: Il y a un aspect de votre réponse qui me préoccupe un peu car vous semblez laisser une certaine marge à la compagnie, ce qui peut œuvrer contre ce que j'appellerais la tendance générale au bilinguisme. Vous avez dit, je crois, que lorsque quelqu'un vous demande de suivre des cours de français, vous lui faites subir des tests; seuls ceux à qui on découvre certaines aptitudes pour l'apprentissage du français peuvent suivre ces cours. C'est bien ce que vous avez répondu à M. McKenzie, n'est-ce pas?

M. Taylor: Tout dépend de la motivation. Si la personne est très motivée, quel que soit le résultat des tests, nous lui faisons suivre des cours de français.

M. Watson: C'est précisément ce que j'essayais de savoir. Si quelqu'un est très motivé, peu importe que les résultats de ces tests soient bons ou mauvais. C'est l'essentiel, n'est-ce pas?

Le représentant du secteur du camionnage a parlé tout à l'heure de l'avenir du fret aérien et il a dit qu'en Europe on préférerait les transports routiers des marchandises au transport aérien. Avez-vous des études indiquant une tendance nettement marquée en ce qui concerne le fret aérien?

Parlons d'abord de la tendance générale dans le domaine du fret aérien. J'avais l'impression que le fret aérien continuait à se développer à un rythme très rapide. En fait, l'un des arguments dont on ne cesse de se servir pour justifier l'existence de l'aéroport de Mirabel, c'est le fret aérien. Qu'indiquent vos statistiques à cet égard?

M. Taylor: Je m'inscris en faux contre ce qu'a dit le représentant de l'Association canadienne du camionnage. Nous sommes assez optimistes en ce qui concerne l'avenir du fret aérien. En fait, nous avons créé au sein d'Air Canada une section spéciale que nous voulons doter de responsabilités plus étendues et d'une plus grande autonomie afin qu'elle soit en elle-même une source de profits car l'avenir du fret aérien nous semble très assuré.

Le témoin parlait de l'Europe. Je ne veux pas lui faire dire ce qu'il n'a pas dit, mais je crois qu'il parlait des transports à l'intérieur de l'Europe où les distances sont très courtes. Les distances qui séparent les grandes villes comme Bruxelles et Paris ou Paris et Frankfurt, sont très courtes et, à l'exception des produits de grande valeur, l'avenir du fret aérien est à peu près ce qu'il est entre Montréal et Toronto, c'est-à-dire peu brillant.

Ici, le fret aérien est à l'échelle du continent et son avenir dépend des distances plus longues qui séparent l'Est et l'Ouest, et même des distances qu'il faut parcourir pour atteindre le centre du Canada; sur le plan international, cet avenir dépend

[Texte]

Europe and Canada. In my view and in our research, there is a very bright future for air freight not in the very short distances, but certainly in the longer distances.

Mr. Watson: Does the Mirabel complex offer opportunity for your company and your competitors to increase the important area of air freight?

Mr. Taylor: Through the Chair to Mr. Watson, to the extent that Mirabel is the international airport, the answer to that is yes. It has large cargo facilities and it is a facility that is non-curfewed. In other words, you can operate freighters in and out of there, as you can any aircraft, 24 hours a day—and with freighters you very often need that facility. Whereas at curfew airports such as Dorval you cannot, because very often your freight comes to you from the forwarders and the shippers at the end of the business day and you move it late at night. To that extent Mirabel offers that facility, yes.

Mr. Watson: Are there many other non-curfew airports in North America, or is this one of the few in North America?

Mr. Taylor: No, there are a fair number of them in North America. I mean Mirabel is not unique in that sense, but it is unique in the sense that it is a non-curfew airport in eastern Canada where Montreal and Toronto are. Halifax is not a curfew airport, for example, so it is not unique in that sense.

Mr. Watson: In this area of special packages to encourage more use of air passage in various age groups, what is the experience of Air Canada? We keep hearing about these interesting experiments going on, with either student walk-ons or senior citizen walk-ons, by some airlines in Europe and the United States. Are you contemplating any of this kind of thing yourselves to keep the aircraft filled, or is the experience that when you do this you are simply eating into your other business?

• 2200

Mr. Taylor: Through the Chair, it varies, Mr. Watson. We had a bit of a difficult time with the original senior citizens' standby fares, because these were older people, some of them semi-invalid, and if they went to the airport and the flight was filled and they could not get on then you had the burden of them on your hands and you had to cope with them. So, for the senior citizens, we went to a discount and a reservations privilege as opposed to the standby, and we suspect that part of that traffic is dilution.

Incentive fares for business travel and for certain categories of vacation travel are dilutionary. In other words, all you are doing is having the same person travel at a lower fare, and if you have a 33 per cent discount you have to get 50 per cent more people in order to get the same amount of money.

In respect of the experiment that we are using this year in Canada on what we call the Charter Class Canada, which is an advance purchase fare at about a 40 per cent discount, depending on the distance—the longer the distance, the higher

[Traduction]

des échanges entre le Canada et le sud ou le sud-ouest des États-Unis, et entre l'Europe et le Canada. A mon avis, l'avenir du fret aérien est très assuré, non pas sur les distances très courtes, mais sûrement sur les distances plus importantes.

M. Watson: Le complexe de Mirabel vous permet-il, à vous et à vos concurrents, de développer ce secteur important?

M. Taylor: Dans la mesure où Mirabel est un aéroport international, la réponse est oui. Il est doté de vastes installations pour les marchandises et le trafic de nuit n'y est pas interdit. Autrement dit, les avions-cargo peuvent aller et venir comme n'importe quel autre appareil, 24 heures par jour, ce qui est souvent nécessaire. Dans les aéroports où toute activité doit cesser la nuit, comme à Dorval, c'est impossible, car très souvent les avions arrivent à la fin de la journée et il faut les décharger jusqu'à une heure avancée de la nuit. Mirabel offre donc cette possibilité.

M. Watson: Y a-t-il beaucoup d'autres aéroports en Amérique du Nord où l'atterrissage de nuit ne soit pas interdit? Celui-ci est-il un des rares qui existent en Amérique du Nord?

M. Taylor: Non, il en existe un certain nombre en Amérique du Nord. De ce point de vue-là, Mirabel n'est pas unique; mais il est unique en ce sens où c'est le seul aéroport dans l'est du Canada où l'atterrissage de nuit ne soit pas interdit contrairement à Montréal et Toronto. Halifax n'est pas non plus un aéroport où toute activité doit cesser la nuit. En ce sens, Mirabel n'est donc pas unique.

M. Watson: Quelle est l'expérience d'Air Canada dans le domaine des tarifs spéciaux destinés à encourager l'utilisation plus fréquente de l'avion parmi différents groupes d'âges? On nous parle sans arrêt de ces expériences intéressantes faites par des sociétés européennes et des États-Unis qui permettent aux étudiants ou aux personnes âgées de prendre l'avion d'après le système "walk-on"? Avez-vous l'intention de recourir vous-mêmes à ce procédé pour remplir les avions, ou bien avez-vous l'impression que cela vous retire des clients?

M. Taylor: Cela varie. Les tarifs spéciaux destinés aux personnes âgées nous ont donné des difficultés car ces personnes qui étaient parfois semi-impotentes se rendaient à l'aéroport, mais si l'avion était plein, elles ne pouvaient pas partir et nous devions nous en occuper. Nous avons donc préféré accorder aux personnes âgées des rabais et des privilèges de réservation en abandonnant la formule standby, et nous pensons que ce secteur de nos activités nous oblige à un rattrapage.

Les tarifs réduits pour les voyages d'affaires et certaines catégories de voyages touristiques obligent à un rattrapage. Autrement dit, la personne voyage à un tarif inférieur et, si le rabais est de 33 p. 100, il faut trouver 50 personnes supplémentaires pour que ce soit aussi rentable.

Nous avons tenté cette année une expérience que nous avons appelé Class Charter Canada; le rabais est de l'ordre de 40 p. 100 mais il varie selon la distance et plus le trajet est long, plus le rabais est important. Au bout de trois mois, nous pensons

[Text]

the discount—we believe we are getting, on the basis of about a three months sample, a fairly high percentage of new traffic on that fare and not too much dilution. But you have to watch these incentive fares very carefully and the 10 to 30 day excursion fare which we had available in Canada, both CP and ourselves, over the past couple of years—that was available in the winter, it was not available in the summer—was highly dilutionary and we were in fact just giving away money that we were having to add back in at the next fare increase. So we have to watch these incentive fares very carefully to make sure that they are not dilutionary.

Mr. Watson: I have one more question, Mr. Chairman. A couple of years ago, in fact it was the late Jim Davies I think who briefed us on this point, the Committee was given an idea of some of the thinking in the Transport Department about trying to phase over a longer period the vacation demand within Canada and trying, through various discussions with provinces and the transport industry, to even out vacations, these peak loads which push up your capital costs so much. Have you been involved in this sort of discussion with the provinces, for example? Is this being handled strictly by the Department of Transport, or is anyone doing anything about it? Or is this just a great idea that nobody is doing anything about now?

Mr. Taylor: Through the Chair, Mr. Watson, there is a great deal of energy being devoted to that and the central group involved, from a national standpoint, is the federal government office of tourism and the Department of Industry under Mr. Chrétien. As an air carrier, we have been very actively involved with those people, which brings together both the Canadian government office of tourism and the travel industry association of Canada, which involves the tourism ministers of the 10 provinces and the territories, and we have been trying to develop infrastructure within Canada in order to spread out the tourist season in Canada and to move it west, when it is available to sell. And we have package tours that we try to sell. We have Canada West, and then we have another package, Canada East, and we try to spread these out into what we call the shoulder seasons. We have ski packages both in western Canada and eastern Canada to try to develop the tourism industry so that it does not close up, which it has a tendency to do in Canada. It tends to close its doors in the middle of September and then not reopen them until the middle of June the next year. So there is a great deal of activity which we have been very actively involved in and which we have spent a fair amount of promotional money on, in the past and currently.

Mr. Watson: But in respect of this so-called group that is working on it with the provinces and trying to perhaps even make progress with school holidays and the whole bit, is there any sign of progress there?

Mr. Taylor: We saw some sign of it a few years ago and I cannot recall just how many, but it is in the last five, when the schools began to change their Easter school break to the March break rather than always over the Easter season. So we have begun to see March come up somewhat. But I would have to say, Mr. Watson, there have been no major breakthroughs.

[Translation]

que les nouveaux passagers sont assez nombreux et que le facteur de rattrapage n'est pas aussi important. Mais il faut faire très attention à ces tarifs réduits car les tarifs excursion de 10 à 30 jours que nous avons offert pendant 2 ans, de même que CP, et qui n'étaient applicables que l'hiver, nous obligeaient à énormément de rattrapage; en fait nous devons récupérer le manque à gagner par des augmentations de tarifs. Il faut donc faire très attention à ces tarifs réduits pour éviter le rattrapage du manque à gagner.

M. Watson: J'ai une autre question, monsieur le président. Il y a quelques années, Jim Davies qui n'est plus de ce monde, nous avait parlé de ceci: en collaboration avec les provinces et le secteur des transports, le ministère des Transports envisageait d'obtenir un étalement de vacances au Canada de manière à supprimer ces périodes de pointe qui gonflent tellement vos frais. Avez-vous participé à ces entretiens, notamment avec les provinces? Le ministère des Transports est-il le seul à s'en occuper? Ou bien était-ce une idée sensationnelle à laquelle plus personne ne songe?

M. Taylor: Beaucoup d'efforts sont faits en ce sens et c'est essentiellement l'Office du tourisme du gouvernement fédéral et le ministère de l'Industrie, sous l'égide de M. Jean Chrétien, qui s'en occupe. Notre compagnie a participé très activement à ces entretiens qui regroupaient l'Office du tourisme du gouvernement canadien, l'Association canadienne du tourisme, les ministres du Tourisme des dix provinces et des Territoires; nous avons essayé de mettre en place une infrastructure permettant d'étaler la saison touristique et de la déplacer vers l'Ouest. Nous avons des forfaits à tarifs spéciaux comme Canada Ouest et Canada Est que nous offrons durant ce que nous appelons la moyenne saison. Nous offrons des tarifs spéciaux pour les vacances de neige dans l'Ouest et l'Est du Canada afin de développer le tourisme qui tend à s'éteindre entre la mi-septembre et la mi-juin de l'année suivante. Nous avons donc été très actifs et nous avons consacré beaucoup d'argent à la publicité, et nous continuons.

M. Watson: En ce qui concerne ce groupe qui travaille en collaboration avec les provinces pour obtenir l'étalement des vacances scolaires notamment, des progrès se dessinent-ils?

M. Taylor: Nous en avons vu des signes il y a quelques années, je ne sais pas combien au juste, mais c'est au cours des 5 dernières années lorsque les écoles ont changé leurs vacances de Pâques et les ont fixées au mois de mars. Le mois de mars a donc commencé à connaître une certaine activité. Monsieur Watson, il n'y a toutefois pas eu jusqu'à présent de succès

[Texte]

We are inching away at it bit by bit, but it is very difficult in this country to get people to move other than to Florida and the Caribbean and Hawaii from the middle of December until the middle of March; to get them to move other than in the period in which the schools are closed, which is roughly June through September.

• 2210

The Chairman: Thank you, Mr. Watson.

Mr. Watson: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Stevens will be the last questioner.

Mr. Stevens: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Taylor, following on my colleague's questioning concerning the landing fees and other expenses that you incur coming into airports, he pointed out to me that in your March, 1977 president's report in the magazine *En Route* you actually give the figures as being \$1.95 per passenger for landing and fees and terminal assessments in the first half of the year in the United States, compared to \$2.94 in Canada, and you said that in the Canadian case that was affecting 4.2 million boarding passengers at Canadian points in the same period. I wonder if you could give us any indication as to why there should be that roughly 50 per cent difference in costs in Canada compared to the United States. While you are referring to that, I note that a publication here states that it costs about \$4,000 to land a Boeing 747 at Mirabel. Is this all part of the problem when we say that Canadian fees are so substantially higher per passenger than in the United States?

Mr. Taylor: Through the Chair, Mr. Stevens, I guess there are two basic points that have to be made in comparing Canadian charges with U.S. charges. First, the cost of building the equivalent structures in Canada at airports appears to be higher than that for building equivalent structures in the U.S. Secondly, the utilization of airports in Canada; in other words, the costs are spread over generally fewer departures or fewer passengers, depending on which basis the charge is levied. The landing fee is on the weight of the airplane. The terminal assessment is on the number of passengers, the rent is on the square footage and so on. But by and large, the utilization, except in the very large airports, is lower in Canada for the equivalent facility cost, and the cost to provide the facility on a per-unit basis is generally higher, I think we will find, in Canada than in the U.S.

Mr. Stevens: Through you, Mr. Chairman, you say the building costs are higher. Is that just by choice? Are we building bigger airports, more luxurious and more lavish airports, than they are building in the United States? Have they anything comparable to a Mirabel in the United States?

Mr. Taylor: They have, depending on how you want to describe it; whether in terms of acreage or cost.

Mr. Stevens: Cost.

Mr. Taylor: They have not built anything as recent, but some of the Texas airports were fairly costly.

[Traduction]

spectaculaire. Nous avançons à petits pas mais il est très difficile ici de changer les habitudes des gens qui vont en Floride, dans les Caraïbes ou Hawaï entre la mi-décembre et la mi-mars. Les gens voyagent aussi pendant les vacances scolaires, entre juin et septembre.

Le président: Merci, monsieur Watson.

M. Watson: Merci, monsieur le président.

Le président: M. Stevens sera le dernier à prendre la parole.

M. Stevens: Merci, monsieur le président.

Monsieur Taylor, mon collègue vous a posé des questions au sujet des droits d'atterrissage et des autres frais que comporte l'utilisation des aéroports. Il me dit que dans votre numéro de mars 1977 du magazine *En Route*, le président, dans son rapport, dit que ces frais s'élevaient à \$1.95 par voyageur pour le premier semestre de l'année aux États-Unis, alors qu'au Canada ils étaient de \$2.95 par voyageur. Or vous dites qu'au Canada il y a eu 4,2 millions de voyageurs qui sont montés en avion dans les aéroports canadiens au cours de la même période. Comment s'explique cette différence d'environ 50 p. 100 pour les frais d'aéroport au Canada par rapport aux frais d'aéroport aux États-Unis? Sur le même sujet, je remarque qu'on dit ici qu'il en coûte \$4,000 pour l'atterrissage d'un Boeing 747 à Mirabel. Est-ce que cela explique en partie la différence entre les frais d'atterrissage au Canada par voyageur, et les frais d'atterrissage aux États-Unis?

M. Taylor: Avant de comparer les frais canadiens et les frais américains, il y a deux éléments dont il faut tenir compte. Premièrement, le coût pour l'érection de bâtiments d'aéroports est beaucoup plus élevé au Canada par rapport à ce qu'il est aux États-Unis. Deuxièmement, l'utilisation des aéroports canadiens est beaucoup moindre que celle des aéroports américains. Le coût unitaire par voyageur est donc beaucoup moins réparti dans le cas du Canada. La taxe d'atterrissage dépend du poids de l'avion et la taxe d'aéroport dépend du nombre de passagers. Le loyer se calcule d'après la surface en général, cependant les aéroports sont beaucoup moins fréquentés au Canada, sauf dans le cas des grands aéroports et voilà pourquoi le coût unitaire, par passager, est en général plus élevé.

M. Stevens: Vous dites qu'il coûte plus cher d'ériger des bâtiments au Canada qu'aux États-Unis. Est-ce que c'est un choix? Est-ce que nous construisons des aéroports plus gros et plus luxueux qu'aux États-Unis? Est-ce que les Américains ont un Mirabel par exemple?

M. Taylor: Sûrement, mais tout dépend de la description que vous faites d'un aéroport, si vous tenez compte de son coût et de sa superficie.

M. Stevens: Je songe ici au coût.

M. Taylor: Récemment, les Américains n'ont pas construit d'aéroport mais les aéroports texans ont coûté très cher.

[Text]

Mr. Stevens: As I understand it, there is nothing comparable to Mirabel.

Mr. Taylor: No. They were built in a decade past. By and large we have bigger airports per size of community; more investment, I think, per size of community in Canada than they do in the U.S. In other words, the terminal facilities per capita are larger.

Mr. Stevens: Mr. Taylor, I would like to ask you some more questions but I see the Chairman giving me the eye here. Perhaps I could just conclude by saying that I think it would be very helpful if you could furnish the information I referred to early tomorrow. I am talking about the five-year projections that you have for Air Canada, and what you feel you can show us to justify the 60-40 ratio between debt and capital. Do you think we could get that early tomorrow?

Mr. Taylor: Yes, we will table that with you tomorrow.

The Chairman: Thank you, Mr. Stevens, and thank you, Mr. Taylor and your officials, for appearing before us for this length of time this evening. We will look forward to seeing you tomorrow morning.

Clause 1 allowed to stand.

The Chairman: This Committee is adjourned to the call of the Chair.

[Translation]

M. Stevens: Mais les Américains n'ont pas de Mirabel.

M. Taylor: Non. Tous leurs aéroports remontent à il y a dix ans. En général, nos aéroports sont plus gros par rapport à la taille de nos communautés. Nos investissements sont plus élevés par rapport à la taille de nos communautés ici au Canada. En d'autres termes, nos installations sont plus grosses si on les évalue par rapport à la population.

M. Stevens: Monsieur Taylor, j'aimerais vous poser d'autres questions mais le président me jette un regard noir. Je m'arrêterai donc ici en vous demandant de nous fournir les renseignements que nous vous avons demandés demain matin. Je songe en particulier au projet de cinq ans de la Société Air Canada et à la liste des justifications du rapport 60-40 entre la dette et le capital. Pensez-vous pouvoir nous donner ces renseignements tôt demain matin?

M. Taylor: Oui, ce sera possible.

Le président: Merci monsieur Stevens. Merci également à M. Taylor et à ses adjoints d'être venus témoigner aussi longtemps ce soir. Nous vous verrons demain matin.

L'article 1 est réservé.

Le président: La séance est levée.

WITNESSES—TÉMOINS

From the Canadian Trucking Association:

Mr. Robert Mayes, Associate Executive Director.

From Air Canada:

Mr. Claude Taylor, President.

De l'Association canadienne du camionnage:

M. Robert Mayes, directeur exécutif associé.

D'Air Canada:

M. Claude Taylor, président.

C-17 20-27
-T 82

Government
Publications

HOUSE OF COMMONS

CHAMBRE DES COMMUNES

Issue No. 22

Fascicule n° 22

Tuesday, June 21, 1977

Le mardi 21 juin 1977

Chairman: Mr. John Campbell

Président: M. John Campbell

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transport and Communications

Transports et des communications

RESPECTING:

Bill C-17, An Act respecting the reorganization of
Air Canada

CONCERNANT:

Bill C-17, Loi portant réorganisation d'Air
Canada

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



Second Session of the
Thirtieth Parliament, 1976-77

Deuxième session de la
trentième législature, 1976-1977

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT
AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. John Campbell

Vice-Chairman: Mr. David Collett

Messrs.

Allard
Boulanger
Cadieu
Condon
Forrestall

Gendron
Harquail
Huntington
Lamontagne
Langlois

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS
ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. John Campbell

Vice-président: M. David Collett

Messieurs

Loiselle (*Saint-Henri*)
MacKay
Mazankowski
McKenzie

Orlikow
Roy (*Laval*)
Stevens
Stewart (*Cochrane*)—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Nino A. Travella

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)

On Tuesday, June 21, 1977:

Mr. Harquail replaced Mr. Andres (*Lincoln*);
Mr. Loiselle (*Saint-Henri*) replaced Mr. Herbert;
Mr. Lamontagne replaced Mr. Watson;
Mr. McRae replaced Mr. Caron;
Mr. Watson replaced Mr. McIsaac;
Mr. MacKay replaced Mr. Whittaker;
Mr. McIsaac replaced Mr. McRae;
Mr. Langlois replaced Mr. Watson;
Mr. Gendron replaced Mr. Douglas (*Bruce-Grey*);
Mr. Boulanger replaced Mr. McIsaac;
Mr. Huntington replaced Mr. McCain.

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le mardi 21 juin 1977:

M. Harquail remplace M. Andres (*Lincoln*);
M. Loiselle (*Saint-Henri*) remplace M. Herbert;
M. Lamontagne remplace M. Watson;
M. McRae remplace M. Caron;
M. Watson remplace M. McIsaac;
M. MacKay remplace M. Whittaker;
M. McIsaac remplace M. McRae;
M. Langlois remplace M. Watson;
M. Gendron remplace M. Douglas (*Bruce-Grey*);
M. Boulanger remplace M. McIsaac;
M. Huntington remplace M. McCain.

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, JUNE 21, 1977
(25)

[Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 9:50 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. Campbell, presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Cadieu, Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Condon, Forrestall, Harquail, Lamontagne, Loisel (*Saint-Henri*), Mazankowski, McKenzie, McRae, Orlikow, Stevens and Stewart (*Cochrane*).

Witnesses: From Air Canada: Mr. Claude I. Taylor, President and Mr. André St-Denis, Director, Financing (Finance Department).

The Committee resumed consideration of Bill C-17, An Act respecting the reorganization of Air Canada (Air Canada Act, 1976).

The Subcommittee on Agenda and Procedure met on Tuesday, June 21, 1977 and agreed to recommend that the brief of Black Aero-Space Ltd. and a response by the Department of Transport be printed as an Appendix to this day's Minutes of Proceedings and Evidence. (*See Appendix "TC-6"*).

It was agreed,—That the Subcommittee report be concurred in.

On Clause 1,

Mr. Taylor and Mr. St-Denis answered questions.

Mr. McKenzie proposed to move,—That the Standing Committee on Transport and Communications commence an investigation to study the feasibility of phasing out Air Canada operations if necessary in the Province of Quebec to other parts of Canada and make recommendations and without limiting the generality of the foregoing the Committee should

(A) Call representatives from the Air Canada employees unions and the Canadian Aviation Fellowship to look into employee morale

(B) Study the full impact of bill one on Air Canada employees

DECISION BY THE CHAIRMAN

The proposed motion states that the Standing Committee on Transport and Communications commence an investigation . . . I would point out that a Committee of the House has no power to initiate an inquiry, but is dependent on the House of Commons for an Order of Reference.

If the Honourable member is suggesting that we deal with his motion under Bill C-17, I am at great pains to fit in his proposal within the four corners of Bill C-17.

Beauchesne's fourth Edition, Citation 406, states

"Amendments are out of order if they are

(a) irrelevant to the Bill, or beyond its scope."

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 21 JUIN 1977
(25)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h 50, sous la présidence de M. Campbell (président).

Membres du Comité présents: MM. Cadieu, Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Condon, Forrestall, Harquail, Lamontagne, Loisel (*Saint-Henri*), Mazankowski, McKenzie, McRae, Orlikow, Stevens et Stewart (*Cochrane*).

Témoins: D'Air Canada: M. Claude I. Taylor, président et M. André St-Denis, directeur, Financement (Département des Finances).

Le Comité reprend l'étude du bill C-17, Loi portant réorganisation d'Air Canada (Loi d'Air Canada de 1976).

Le sous-comité du programme et de la procédure s'est réuni le 21 juin 1977 et a convenu de recommander que le mémoire de Black Aero-Space Limited et une réponse du ministère des Transports soient joints aux procès-verbal et témoignages de ce jour. (*Voir Appendice "TC-6"*).

Il est convenu,—Que le rapport du sous-comité soit adopté.

Article 1,

M. Taylor et M. St-Denis répondent aux questions.

M. McKenzie propose,—Que le Comité permanent des transports et des communications entreprenne une enquête pour étudier la faisabilité de procéder par étape pour transférer les activités d'Air Canada, s'il y a lieu, dans la province de Québec, à d'autres parties du Canada et de faire des recommandations et, sans restreindre la généralité de l'enquête susmentionnée, le Comité devrait

(A) Convoquer des représentants des syndicats et des employés d'Air Canada et du Canadian Aviation Fellowship pour analyser le moral des employés.

(B) Étudier toutes les répercussions du bill 1 sur les employés d'Air Canada.

DÉCISION DU PRÉSIDENT

La motion proposée stipule que le Comité permanent des transports et des communications entreprend l'enquête . . . Je désire signaler que le Comité de la Chambre n'a pas le pouvoir d'entreprendre par lui-même une enquête, mais que seul un ordre de renvoi émis par la Chambre des communes peut lui accorder ce pouvoir.

Si l'honorable député suggère que nous traitons de sa motion en vertu du bill C-17, j'éprouve beaucoup de difficultés à insérer sa proposition dans le bill C-17.

Le commentaire 406 de la quatrième édition de Beauchesne stipule

«un amendement est irrégulier s'il

(a) ne se rapporte pas au bill ou s'il en dépasse la portée».

Consequently, on the above grounds, I must rule the motion out of order.

Clause I was allowed to stand.

At 12:10 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

AFTERNOON MEETING

(26)

The Standing Committee on Transport and Communications met at 3:45 o'clock p.m., the Chairman, Mr. Campbell, presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Condon, Douglas (*Bruce-Grey*), Forrestall, Harquail, Lamontagne, Loisel (*Saint-Henri*), Mazankowski, McIsaac, McKenzie, Orlikow, Stevens and Watson.

Other Member present: Mr. Dinsdale.

Witnesses: From *Air Canada*: Mr. Claude I. Taylor, President; From the *Department of Transport*: Mr. J. T. Lyon, Assistant Deputy Minister, Current Policy and Liaison.

The Committee resumed consideration of Bill C-17, An Act respecting the reorganization of Air Canada (*Air Canada Act*, 1976).

On Clause 1,

Mr. Taylor answered questions.

It was agreed,—That Clause 1 stand.

Mr. McKenzie moved,—That the Standing Committee on Transport and Communications request an order from the House of Commons authorizing it to call witnesses from the Air Canada Unions and Employees Associations in Quebec to look into the effects of Bill One and the other concerns of the 2600 Air Canada employees who are requesting a transfer out of the Province of Quebec and that the Committee tour any of the Air Canada Operations to obtain any first-hand information on employee problems facing the airline.

After debate thereon, the motion was referred to the Subcommittee on Agenda and Procedure.

Clause 2 carried.

Clause 3 carried.

Clause 4 carried.

The Chairman called Clause 5.

On motion of Mr. Roy (*Laval*), it was resolved,—That Clause 5 be amended by striking out, in the French version, line 5, on page 2, and substituting therefor the following:

“rattache à l'exercice de ses attributions, utiliser”

Clause 5, as amended, carried.

On Clause 6,

Mr. Mazankowski moved,—That Clause 6 be amended by striking out line 17 on page 2 and substituting the following:

“outside Canada based upon sound business principles and in contemplation of profit,”

Mr. Lyon and Mr. Taylor answered questions.

En conséquence, en se basant sur les faits susmentionnés, je dois déclarer la motion irrégulière.

L'article 1 est réservé.

A 12 h 10, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

(26)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 15 h 45, sous la présidence de M. Campbell (président).

Membres du Comité présents: MM. Campbell (*LaSalle-Émard-Côte St-Paul*), Condon, Douglas (*Bruce-Grey*), Forrestall, Harquail, Lamontagne, Loisel (*Saint-Henri*), Mazankowski, McIsaac, McKenzie, Orlikow, Stevens et Watson.

Autre député présent: M. Dinsdale.

Témoins: D'*Air Canada*: M. Claude I. Taylor, président. Du *ministère des Transports*: M. J. T. Lyon, sous-ministre adjoint, Politique courante et liaison.

Le Comité reprend l'étude du bill C-17, Loi portant réorganisation d'*Air Canada* (*Loi d'Air Canada* de 1976).

Article 1,

M. Taylor répond aux questions.

Il est convenu,—Que l'article 1 soit réservé.

M. McKenzie propose,—Que le Comité permanent des transports et des communications demande un ordre de la Chambre des communes l'autorisant à convoquer des témoins des syndicats d'*Air Canada* et des associations des employés du Québec, pour envisager les répercussions du bill 1 et les autres préoccupations des 2,600 employés d'*Air Canada*, qui demandent un transfert à l'extérieur de la province de Québec, et que le Comité rende visite aux installations d'*Air Canada* pour obtenir des renseignements des employés concernant les problèmes auxquels ils font face en matière de navigation aérienne.

Après débat, la motion est renvoyée au sous-comité du programme et de la procédure.

L'article 2 est adopté.

L'article 3 est adopté.

L'article 4 est adopté.

Le président met en délibération l'article 5.

Sur motion de M. Roy (*Laval*), il est décidé,—Que l'article 5 soit modifié, en retranchant dans la version française, la ligne 5, à la page 2, et en la remplaçant par ce qui suit:

«rattache à l'exercice de ses attributions, utiliser»

L'article 5, modifié, est adopté.

Article 6,

M. Mazankowski propose,—Que l'article 6 soit modifié en remplaçant la ligne 16, page 2, par ce qui suit:

«étranger, fondé sur des principes commerciaux valables et en prévision de bénéfice.»

M. Lyon et M. Taylor répondent aux questions.

Debate arising thereon:

At 5:20 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

EVENING MEETING

(27)

The Standing Committee on Transport and Communications met at 8:30 o'clock p.m., the Chairman, Mr. Campbell, presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Condon, Forrestall, Gendron, Harquail, Huntington, Lamontagne, Loiselle (*Saint-Henri*), Langlois, Mazankowski, McKenzie, Orlikow, Roy (*Laval*), Stevens and Stewart (*Cochrane*).

Witnesses: From the Department of Transport: Mr. J. T. Lyon, Assistant Deputy Minister, Current Policy and Liaison. *From Air Canada:* Mr. André St-Denis, Director, Financing (Finance Department).

The Committee resumed consideration of Bill C-17, An Act respecting the reorganization of Air Canada (Air Canada Act, 1976).

It was agreed,—That tables submitted by Mr. St-Denis of Air Canada entitled: "Air Transit Canada" and "Air Canada Treasury" be printed as Appendices to this day's Minutes of Proceedings and Evidence. (*See Appendices "TC-7" and "TC-8"*).

On Clause 6,

Debate resumed on the motion of Mr. Mazankowski that Clause 6 be amended by striking out line 17 on page 2 and substituting the following:

"outside Canada based upon sound business principles and in contemplation of profit,"

Messrs. Lyon and St-Denis answered questions.

Debate continuing:

At 10:10 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Le débat s'engage à ce sujet:

A 17 h 20, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

SÉANCE DU SOIR

(27)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 20 h 30 sous la présidence de M. Campbell (président).

Membres du Comité présents: MM. Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Condon, Forrestall, Gendron, Harquail, Huntington, Lamontagne, Loiselle (*Saint-Henri*), Langlois, Mazankowski, McKenzie, Orlikow, Roy (*Laval*), Stevens et Stewart (*Cochrane*).

Témoins: Du ministère des Transports: M. J. T. Lyon, sous-ministre adjoint, Politique courante et liaison. *D'Air Canada:* M. André St-Denis, directeur, Financement (département des finances).

Le Comité reprend l'étude du bill C-17, Loi portant réorganisation d'Air Canada (Loi d'Air Canada de 1976).

Il est convenu,—Que les tableaux présentés par M. St-Denis d'Air Canada, intitulés: «Transport aérien au Canada» et «Trésorerie d'Air Canada» soient joints aux procès-verbal et témoignages de ce jour. (*Voir Appendices "TC-7" et "TC-8"*).

Article 6,

Le débat se poursuit sur la motion de M. Mazankowski que l'article 6 soit modifié en remplaçant la ligne 16, page 2, par ce qui suit:

«l'étranger, fondé sur des principes commerciaux valables et en prévision de bénéfice,»

MM. Lyon et St-Denis répondent aux questions.

Le débat se poursuit:

A 22 h 10, le Comité suspend ses travaux, jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Nino A. Travella

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Tuesday, June 21, 1977

• 0951

[Text]

The Chairman: Order, please. We have a quorum to hear evidence. We will continue consideration of Bill C-17, an Act respecting the reorganization of Air Canada.

There is an announcement, that your subcommittee—and we are sorry that we started a little late but the subcommittee met this morning—felt again that the Black Aero-Space brief would not appear before the committee. We felt that the first part of the brief was partly relevant and part of the brief was not relevant to the reference before the committee. However, it was agreed that the brief of Black Aero-Space and a response by the Department of Transport be printed as an appendix to the *Minutes of Proceedings and Evidence*. Is that Agreed?

Some Hon. Members: Agreed.

On Clause 1—*Short title*.

The Chairman: We will continue debate on Clause 1, and I will ask Mr. Claude Taylor, President of Air Canada, to join me at the table, please.

In the interests of the members as well, it was generally agreed that we would continue with Air Canada until approximately 11 a.m., at which time, if the committee so desired, we would go into clause-by-clause study of Bill C-17 and stand Clause 1 until all the clauses had been reviewed.

Mr. James Lyon and possibly the Deputy Minister will be in attendance, as well as Air Canada, in clause-by-clause discussions of the bill.

Mr. Taylor does not have any comments for us this morning, so we will go to the questioners. First on the list is Mr. McKenzie.

Mr. McKenzie: Thank you, Mr. Chairman. I wanted to make my motion formal this morning, so would it be in order if I were to read it into the record once again?

The Chairman: As you realize, Mr. McKenzie, in order to dispose of your motion we need a quorum of 11. So the Chair will recognize you, once the committee attains 11 members and, if you prefer, you may put forward your motion at that time and we will dispose of it then.

Mr. McKenzie: I will wait until then.

The Chairman: All right. Mr. McKenzie.

Mr. McKenzie: On the motion now?

The Chairman: No. You can go on with any questioning that you want, but we will have to wait until we have 11 members for your motion.

Mr. McKenzie: All right. I just wanted to deal this morning with an Order Paper answer I received from Mr. Taylor here with regard to translating technical documents. My question was in regard to the cost of translating technical documents in the Department of Transport, the Department of National Defence and Air Canada, and the answer in regard to Air Canada was that my question was not applicable, that no

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Mardi 21 juin 1977

[Translation]

Le président: Messieurs, à l'ordre. Nous reprenons l'étude du Bill C-17, Loi sur la réorganisation d'Air Canada.

Je regrette que la séance commence un peu en retard mais nous avons eu une réunion du comité directeur, au cours de laquelle il a été décidé de ne pas entendre de représentants de la société *Black Aero-Space*. En effet, le mémoire que nous a envoyé cette société ne porte que partiellement sur le sujet qui nous a été soumis. Nous avons donc estimé qu'il convenait de joindre ce mémoire en annexe au procès-verbal de la séance d'aujourd'hui, avec la réponse du ministère des Transports. Êtes-vous d'accord?

Des voix: D'accord.

Article 1—*Titre abrégé*

Le président: Je prie M. Claude Taylor, président d'Air Canada, de bien vouloir s'avancer à la table des témoins.

Je rappellerai aux membres du Comité que nous étions convenus de poursuivre l'interrogatoire des témoins jusqu'à vers 11 heures, du matin, après quoi, si vous le voulez, nous pourrions passer à l'étude du bill article par article, en réservant l'article 1.

M. James Lyon ainsi que les représentants d'Air Canada et, peut-être, le sous-ministre, resteront présents pendant l'étude du projet de loi article par article.

M. Taylor n'a pas de remarques préliminaires à faire et nous allons donc passer directement aux questions. Monsieur McKenzie.

M. McKenzie: Merci, monsieur le président. J'ai l'intention de présenter ma motion ce matin et, si vous le voulez, je suis maintenant prêt à la relire.

Le président: Cela ne sera pas possible car nous n'avons pas encore le quorum requis pour la présentation des motions. Je vais donc vous donner la parole pour que vous posiez vos questions et vous pourrez présenter votre motion lorsque nous aurons le quorum.

M. McKenzie: Dans ce cas, j'attendrai.

Le président: D'accord. Allez-y.

M. McKenzie: Avec la motion?

Le président: Non, vous pouvez poser les questions.

M. McKenzie: Très bien. Je commencerai par une réponse que m'a adressée M. Taylor au sujet d'une question que j'avais fait inscrire au Feuilleton, relative à la traduction de documents techniques. Cette question portait sur le coût de la traduction des documents au ministère des Transports, au ministère de la Défense nationale et au sein d'Air Canada. En ce qui concerne cette société, la réponse a été qu'aucun docu-

[Texte]

technical documents were translated in 1975 or 1976. Is that correct, Mr. Taylor?

• 0955

Mr. Claude I. Taylor (President, Air Canada): Mr. McKenzie, through the Chair, it depends I suppose on the definition of technical documents. If we are talking about the technical manuals of the maintenance organization or the technical manuals of the flight operations, if that is the definition of technical, then these were not translated. There has been translation of administration manuals, personnel manuals, those kinds of manuals, Mr. McKenzie.

Mr. McKenzie: You would not call a pilot's manual a technical document? You would refer to it as strictly a manual?

Mr. Taylor: Through the Chair, Mr. McKenzie, following the judgment in 1976, we have begun the process in late 1976 and are into the process of the pilots' manuals in 1977.

Mr. McKenzie: So, when I say technical documents, you do not consider manuals a technical document?

Mr. Taylor: Through the Chair again, Mr. McKenzie, I understood you to refer to 1975 and 1976. Very late in 1976 we began the process of the pilots' translations and we have a two-year period under the Deschênes judgment to translate those manuals.

Mr. McKenzie: I see. Are you going to be translating all the technical documents that you use at the overhaul maintenance base at Dorval?

Mr. Taylor: In terms of the manuals at the maintenance base, what we refer to as the aircraft maintenance manual, this is an issue currently before the court and that issue will be decided before the court at the present time.

Mr. McKenzie: I have been informed that in translation they do not come out exactly the same. I have been informed by some people that you could be running into problems. Have you any knowledge on this that you are going to have difficulty with the translation, that the French translation could not be exactly as it should be because there is a difference apparently between the English and the French in the translation?

Mr. Taylor: Through the Chair, we have set up a review process consisting of pilots, both Francophones and Anglophones, to monitor the translation of the technical manuals and flight operations in order to assure ourselves that we will not print a manual until it has been thoroughly reviewed by our panel of Francophone pilots to ensure that there is understanding by both sides, accurate understanding by both sides, of the two languages.

Mr. McKenzie: You mentioned pilots. What about the technical documents of the overhaul and maintenance base?

Mr. Taylor: Through the Chair again, Mr. McKenzie, this is an issue that we have not made a decision on because the issue is before the courts and we have not begun to translate at the present time any of the technical aircraft maintenance manuals.

[Traduction]

ment technique n'avait été traduit en 1975 ou en 1976. Est-ce bien cela?

M. Claude I. Taylor (Président d'Air Canada): Tout dépend de ce que l'on entend par document technique, monsieur le président. Si l'on parle des manuels d'entretien ou des manuels techniques d'opérations en vol, je puis vous confirmer qu'aucun n'a été traduit pendant la période mentionnée. Par contre, il y a eu de la traduction de manuels administratifs, de manuels sur la gestion du personnel, etc.

M. McKenzie: Selon vous, un manuel de pilote n'est pas un document technique?

M. Taylor: A la suite du jugement rendu en 1976, monsieur le président, nous avons commencé la traduction de manuels de ce genre-là à la fin de cette année et nous continuons en 1977.

M. McKenzie: Donc vous n'estimez pas que les manuels soient des documents techniques?

M. Taylor: Je croyais que vous vouliez parler des années 1975 et 1976. Ce n'est que tout à fait à la fin de 1976 que nous avons commencé la traduction des manuels de pilotes et je vous rappellerai que le juge Deschênes nous a accordé un délai de deux ans pour en terminer avec ce processus.

M. McKenzie: Avez-vous l'intention de traduire tous les documents techniques utilisés à la base d'entretien de Dorval?

M. Taylor: La question de la traduction de manuels de ce genre est actuellement devant les tribunaux et aucune décision n'a encore été rendue.

M. McKenzie: On m'a dit que ces instructions ne sont pas exactement identiques lorsqu'elles sont traduites. Des gens au courant m'ont averti que vous risquez d'avoir des problèmes, à ce sujet. Êtes-vous au courant de cette difficulté éventuelle, due à la traduction apparemment fautive de l'anglais vers le français.

M. Taylor: Monsieur le président, nous avons instauré un groupe d'étude composé de pilotes anglophones et francophones, dont la responsabilité est de surveiller la traduction des manuels techniques et des manuels d'opérations en vol, afin de nous assurer que les deux documents, anglais et français, soient bien compris par leurs utilisateurs.

M. McKenzie: Vous venez de parler des pilotes mais je voudrais savoir ce qu'il en est des documents techniques pour les opérations d'entretien?

M. Taylor: Monsieur le président, je réitère à l'intention de M. Mackenzie qu'aucune décision n'a encore été prise à ce sujet puisque la question est actuellement devant les tribunaux. Pour préciser, nous n'avons donc pas encore commencé la traduction des manuels d'entretien des appareils.

[Text]

Mr. McKenzie: Do you have any knowledge at all that after the translation the documents are not identical in certain areas? Do you have any knowledge of this? Is it practical to translate? There could be some technical explanations, they tell me—when you translate them into French, it is not the same as in English. Is that true or not?

Mr. Taylor: When you translate, I suppose anything, from one language into another, you have to ensure that the understanding of the translation is the same if you want them to be accurate, the same as the translation of Hansard or any other document that is produced in two languages. What we are doing in the translation of the flight operations manual, as I mentioned, Mr. McKenzie, is to have a review process of the translation to ensure that there is understanding. When you ask whether they are the same, of course they are in two different languages and in some cases the terminology in this industry is common terminology. In other words, the words that are used are common throughout the world and they are a mixture of English and French. So that in some cases you would have exactly the same words in both translations, whether it was German or English or French, simply because the terminology is the same. It is a jargon, if you will.

• 1000

Mr. McKenzie: So you have no doubts in your mind. You are not going to be running into any problems. If you are working on the French manual and the translation has not come out exactly the same as in the English, the mechanic certainly is not going to be able to make the same proper adjustment if it is not translated correctly. This is information that has been volunteered to me and that is all I know about it.

Mr. Taylor: Through the Chair again, Mr. McKenzie, we are not yet dealing with the maintenance manuals. That is not an issue. Our maintenance manuals and the manufacturers' are all in English at the present time. As I mentioned, that issue is before the court and we have not made a determination yet as to whether any or all of these manuals will be translated. We will face that issue some time in the future.

Mr. McKenzie: And the court will make a decision as to whether you are going to be translating technical documents?

Mr. Taylor: It is one of the issues before the court. I cannot judge what the court will decide.

Mr. McKenzie: But they will be making a decision one way or the other as to whether you will translate these technical documents or not?

Mr. Taylor: Since it is one of the issues, they will be making a judgment on it.

Mr. McKenzie: I see. I would like to get on to another area. What is Air Canada's policy in extending credit to a business? What are your limitations on the amount to which you will allow them to run up a bill?

Mr. Taylor: It varies, based upon the credit rating of the corporation, as credit is asked for, whether you are talking about individual credit or commercial credit.

[Translation]

M. McKenzie: Savez-vous que certains documents ne sont pas identiques, une fois qu'ils ont été traduits? Le savez-vous vraiment? Est-il possible de les traduire? Est-il vrai qu'il y a des explications techniques anglaises qui ne sont pas identiques lorsqu'elles sont traduites en français?

M. Taylor: Je crois que le point important, lorsqu'il s'agit de traduction, est de s'assurer que le texte traduit est parfaitement compris et est aussi précis que le texte de départ. C'est la même chose pour le hansard. Ainsi, pour la traduction des manuels d'opérations en vol, comme je l'ai déjà dit, nous avons mis sur pied un processus permettant de vérifier cette compréhension. Évidemment, ces documents ne sont pas identiques, puisqu'il s'agit de deux langues différentes. Par contre, il arrive que la terminologie soit la même, dans les deux cas, ce qui amène à utiliser un mélange d'anglais et de français. Dans certains cas, on a donc exactement les mêmes mots, qu'il s'agisse d'anglais, de français ou d'allemand simplement parce que la terminologie est la même. C'est un jargon spécialisé, si vous voulez.

M. McKenzie: Donc ceci ne pose pour vous aucun problème. Cependant, les mécaniciens qui travaillent avec les textes français, si j'en crois les informations que l'on m'a fournies, ne seront certainement pas capables de faire des ajustements corrects, si la traduction n'est pas exacte.

M. Taylor: Encore une fois, monsieur le président, je répète que nous ne parlons pas encore des manuels d'entretien, qui sont pour l'instant tous en anglais. Comme je l'ai déjà dit, cette question est actuellement devant les tribunaux et nous n'avons donc pas encore décidé si certains ou la totalité de ces manuels devront être traduits. C'est une question qui se posera plus tard.

M. McKenzie: C'est donc le tribunal qui décidera en fin de compte si vous allez devoir traduire cette documentation technique.

M. Taylor: Le tribunal en est saisi et je dois attendre le jugement.

M. McKenzie: Une décision sera cependant rendue sur cette question de traduction.

M. Taylor: Puisque c'est l'un des problèmes soumis au tribunal, je suppose qu'il en parlera dans son jugement.

M. McKenzie: Je vois. J'aimerais maintenant aborder un autre sujet, à savoir la politique d'Air Canada en matière de crédit aux entreprises. Quel est le montant maximum de crédit que vous leur accordez?

M. Taylor: Cela varie, en fonction de l'évaluation de la solvabilité de l'entreprise concernée, du niveau de crédit

[Texte]

Mr. McKenzie: Commercial.

Mr. Taylor: It depends on the credit rating of the corporation.

Mr. McKenzie: Last week I mentioned the Electronic Associates of Canada Limited. They ran up a bill of \$186,000 and then they went bankrupt and you had to write the whole amount off. Could you explain to the Committee how you could let an account get up that high before you will take any action?

Mr. Taylor: Mr. Chairman, the Electronic Associates of Canada Limited example that you used was in fact the only credit loss of that size that we have ever had of the many thousands that we have had. The average loss of our UATP credits is usually in the order of \$2,000. Our loss rate is one of the lowest in the industry. The one that you referred to is the largest on that we have ever had, and, of course, it occurred during the period that we were reviewing two or three days ago, Mr. McKenzie. I suppose it is a case of where occasionally the system may break down, but it is the only example that we have ever had in the long history we have had of doing credit of that order.

Mr. McKenzie: But you do have a monitoring system?

Mr. Taylor: There is a very detailed monitoring system of our credit accounts, both passenger and freight. These are monitored and these are aged every year, of course, as part of the annual audit. They are monitored and audited as part of the internal auditing process. So there is an ongoing audit of credit continually in the volume of business that a corporation of our size is involved in.

Mr. McKenzie: Were you able to recover any of your losses through bankruptcy court or in any other way from Electronics Associates?

Mr. Taylor: I am not aware, Mr. McKenzie. I can give you an answer later as to whether or not part or all of this has been recovered.

Mr. McKenzie: I see. That is all I have for now, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. McKenzie. Mr. Harquail.

Mr. Harquail: Thank you, Mr. Chairman.

I wonder whether the President of Air Canada could inform the Committee what the status is on the commission that was appointed by Transport through the Minister. There were three judges appointed.

• 1005

You mentioned court earlier. What matters are before the court and what matters are being considered with regard to bilingual operations in the air space in Quebec? Could you tell us what the status is on that at the moment?

[Traduction]

demandé, et du fait qu'il s'agit de crédit individuel ou de crédit commercial.

M. McKenzie: Commercial.

M. Taylor: Cela dépend de l'évaluation de la solvabilité de l'entreprise.

M. McKenzie: La semaine dernière, j'ai mentionné le cas de la Société *Electronic Associates of Canada Limited*. Si je ne me trompe, elle avait chez vous une facture de \$186,000, que vous avez dû passer aux pertes et profits lorsque la société a fait faillite. Pourriez-vous donc nous expliquer comment vous pouvez laisser une dette atteindre un tel niveau, sans réagir?

M. Taylor: Je dirai tout d'abord que cette société est la seule au sujet de laquelle nous ayons dû essuyer une perte, parmi les milliers de crédits que nous accordons. La perte moyenne de nos crédits, dans ce domaine, est de l'ordre de \$2,000, ce qui est le taux le plus faible de toute l'industrie. Le cas que vous mentionnez est le plus élevé que nous ayons jamais connu et s'est produit pendant la période dont nous discutons il y a deux ou trois jours, monsieur McKenzie. Je suppose qu'il arrive que nos systèmes fassent défaut, ce qui a dû être le cas ici.

M. McKenzie: Mais n'avez-vous pas un système de contrôle?

M. Taylor: Nous avons en effet un système de contrôle très précis, pour tous nos comptes de crédit, à la fois sur les passagers et sur le fret. Ces comptes sont contrôlés et mis à jour chaque année, dans le cadre de notre vérification annuelle. Il s'agit ici d'un processus permanent.

M. McKenzie: Avez-vous pu récupérer au moins une partie de cette perte, soit devant le tribunal des faillites soit autrement?

M. Taylor: Je ne le sais pas, monsieur McKenzie. Si vous le voulez, je vous donnerai une réponse plus tard.

M. McKenzie: Très bien. C'est tout ce que j'avais pour l'instant, monsieur le président.

Le président: Merci monsieur McKenzie. Monsieur Harquail.

M. Harquail: Merci, monsieur le président.

Le président d'Air Canada pourrait-il nous dire où en sont les travaux de la commission nommée par le ministère des Transports, comprenant trois juges?

Vous avez parlé il y a un instant d'un tribunal. J'aimerais savoir quelles questions lui ont été soumises, au sujet des activités bilingues dans l'espace aérien du Québec? Où en sont les choses?

[Text]

Mr. Taylor: Through the Chair, Mr. Harquail, there is a commission appointed by the federal government under the Ministry of Transport which evolved out of the language in the air dispute of last June. That commission was appointed to hear evidence from all interested parties on the question of bilingual air traffic control in Canada. That commission continues to sit. The commission has not made known any of its findings, either on a final basis or on an interim basis—at least it had not as of 24 hours ago. I understand there may be an interim report issued shortly, but there has been no report issued to my knowledge up until this time.

Mr. Harquail: That is what I was curious to learn from you, if you had any knowledge as to the time frame in the announcement of these decisions.

Mr. Taylor: No, I have no knowledge as to when they will issue their final report. There is a great deal of evidence that they have collected. I understand that there is a great deal of evidence yet to be collected. There are simulations being run by the air administration branch of the Ministry of Transport, and these simulations will, I understand, be a major input to the commission's findings. But they have heard a great deal of evidence. I believe their mandate at the time the commission was set up under the Inquiries Act was that they were to issue interim reports.

Mr. Harquail: Did you appear before that commission?

Mr. Taylor: No, I did not personally appear before the commission.

Mr. Harquail: You were speaking of another matter entirely when you mentioned about matters before the courts.

Mr. Taylor: Yes, Air Canada is currently before the courts. We were before the courts with a group of pilots on the question of language in the cockpits of Air Canada aircraft. There was the judgment rendered by Judge Deschênes, and there has been an appeal of that. Then there is another issue before the courts where a group of mechanics is the plaintiff and Air Canada is the defendant for the increased use of French in the maintenance base. That is currently before the courts.

Mr. Harquail: Through you, Mr. Chairman, I would like to move back to the Atlantic Area and the question I was putting to you the other day. Can you give any indication or any assurances as to the disposition of Air Canada to resolve the route structure differences, the problems between Air Canada and EPA? Can you give any indication when this problem would be totally resolved?

Mr. Taylor: Through the Chairman, Mr. Harquail, I suppose to some extent, and I am not being facetious, that if two carriers are competing, the route structure is never going to be totally resolved. The two companies continue to meet to plan, to the degree that they can, joint schedules at the time that each schedule is produced. We are currently meeting to try to integrate this winter schedule. On Friday of last week I met with Mr. Miller in Montreal to discuss a number of issues, and we are constantly searching for a better rationalization of our

[Translation]

M. Taylor: Je vous dirai, monsieur le président, qu'une commission a été nommée par le gouvernement fédéral, sous l'autorité du ministère des Transports, à la suite du conflit sur la langue des transports aériens, en juin dernier. Cette commission est chargée d'entendre des témoins représentant toutes les parties intéressées, sur la question du contrôle aérien bilingue, et continue actuellement ses travaux. Elle n'a encore publié aucune de ses conclusions mais je crois savoir qu'un rapport intérimaire devrait bientôt sortir.

M. Harquail: C'est précisément cela qui m'intéresse. Avez-vous des précisions quant à la date de publication de ce rapport?

M. Taylor: Non, rien quant à la date de publication du rapport final. D'après mes informations, beaucoup de témoignages ont été entendus et restent à entendre. En outre, des exercices de simulation sont actuellement effectués par le ministère des Transports, qui seront un facteur très important de la décision finale. Ceci dit, si je me souviens bien, d'après son mandat, la commission devait publier des rapports intérimaires.

M. Harquail: Vous a-t-elle demandé de témoigner?

M. Taylor: Non, pas personnellement.

M. Harquail: Lorsque vous parliez de questions qui étaient actuellement devant les tribunaux, il s'agissait de tout à fait autre chose, n'est-ce pas?

M. Taylor: Oui, je faisais alors allusion à un procès concernant Air Canada. Nous nous retrouvons en effet devant les tribunaux, avec un groupe de pilotes, au sujet de la question de la langue pouvant être utilisée dans les cabines de pilotage des appareils d'Air Canada. Un jugement avait été rendu par le juge Deschênes mais il a fait l'objet d'un appel. Il y a également une autre affaire devant les tribunaux, dans le cadre de laquelle un groupe de mécaniciens se plaint d'une augmentation de l'usage du français à la base d'entretien.

M. Harquail: J'aimerais maintenant revenir sur les questions que je vous posais l'autre jour au sujet des provinces atlantiques. Avez-vous des informations à nous fournir quant à la résolution du conflit opposant Air Canada à EPA, au sujet des routes aériennes? Savez-vous quand une solution définitive sera trouvée?

M. Taylor: Sans vouloir plaisanter du tout, monsieur le président, je suis obligé de vous dire que lorsque deux transporteurs sont en concurrence, la question des routes aériennes ne sera jamais totalement résolue. Les deux sociétés essaient encore d'organiser leurs programmes de vol conjointement et je puis vous dire que nous nous réunissons actuellement pour essayer d'obtenir une intégration du programme de cet hiver. Ainsi, vendredi dernier, j'ai rencontré M. Miller, à Montréal, pour discuter de cette question et de plusieurs autres. Nous

[Texte]

two carrier schedules in the Atlantic region to try to meet the needs of the market that we serve jointly.

Mr. Harquail: So what would your comment be this morning, after just meeting with the President of EPA, as to the spirit of co-operation that exists between EPA and Air Canada today?

Speaking again about your staff, for example in the Montreal airport quite often it is very difficult to get information on EPA flights from Air Canada staff. In fact, quite often the information given is erroneous, and with no apology or no excuse for this. They are not really familiar with the designation of many of the EPA flights; they are not familiar with the places where the EPA flights are going in Atlantic Canada. They have never heard of some of the places in some cases. I am sure you can quickly agree that it is quite disconcerting for the people from the Maritimes and from Atlantic Canada to have that type of attitude exist over the lack of knowledge and information about that airline and about where it is going and the places it serves.

• (1010)

Mr. Taylor: Through the Chair, Mr. Harquail, I do not know the specific instances that you are referring to. If you could give me the specific instances either here or privately I would be glad to follow up on them. Certainly there is always going to be a certain competitive aspect between any two carriers because if we motivate our people to the degree we believe they should be motivated, they should be trying to get as much traffic as they can on their Canada flights. That is the kind of motivation that we want. At the same time also we are trying to motivate them to cooperate with those carriers that we are cooperating with. EPA are in our reservex system. They have the same reservation system, the same terminal CRT sets that we have. The information that they have put in the system—EPA give us the information to put in the system—is there to be retrieved. If there has been an instance in your experience where our people have not retrieved the proper information I would be glad to follow up on it.

Mr. Harquail: Again, I think it is a matter of attitude. We discussed this the other day: the percentage of staff that are properly motivated in doing their day-to-day responsibilities in any event, not only dealing with people who are going to be involved in obtaining information from Air Canada about EPA flights.

Would you see any possibility of a good percentage of the differences being resolved by this fall, say, between Air Canada and EPA on the route structure in Atlantic Canada?

Mr. Taylor: Through the Chair, Mr. Harquail, my understanding of the differences, if I can refer to them as that, are the differences that exist over the very short stage lines. EPA operate Fredericton to Montreal, they operate Saint John to Montreal, and we try as best as we can to integrate their schedule. In fact, their schedule from Saint John to Montreal is an extremely good schedule on EPA's part because they have the best schedule out of Montreal to Saint John in the

[Traduction]

essayons toujours de mieux rationaliser nos programmes de vol, dans les régions atlantiques, afin de mieux répondre aux besoins d'un marché que nous desservons conjointement.

M. Harquail: A la suite de cette réunion, comment estimez-vous l'esprit de collaboration entre EPA et Air Canada?

Avant que vous me répondiez, je vous préciserai qu'il est toujours très difficile d'obtenir des informations sur les vols d'EPA du personnel d'Air Canada, à l'aéroport de Montréal. En fait, bien souvent, les informations qui nous sont fournies sont inexactes, mais on ne nous donne jamais aucune explication ni excuse. Il semblerait que votre personnel ne soit pas du tout au courant des destinations des vols d'EPA, dans les provinces atlantiques. Vous comprendrez certainement que cela est très troublant, pour les passagers des Maritimes.

M. Taylor: Je ne vois pas de quel cas précis vous voulez parler, monsieur Harquail. Si vous pouviez me donner des détails, je serais très heureux de faire enquête. Évidemment, il y aura toujours une certaine concurrence entre ces deux transporteurs, car nous essayons de motiver notre personnel, dans la mesure où nous estimons qu'il doit l'être, afin qu'il essaie d'attirer sur les vols d'Air Canada le plus de passagers possibles. Cependant, nous essayons également de le motiver pour qu'il collabore avec les transporteurs avec lesquels nous coopérons, ce qui est le cas de EPA, qui utilise le même système de réservation que nous. Les informations concernant les vols d'EPA sont donc enregistrées dans notre propre système informatique et s'il est arrivé que vous ne les avez pas obtenues, je m'empresserai de faire une enquête, si vous le voulez.

M. Harquail: Je crois qu'il s'agit surtout d'une question d'attitude. Ainsi, l'autre jour nous avons parlé de la motivation de vos employés, pour assumer leurs responsabilités quotidiennes, non seulement avec les passagers d'Air Canada, mais également avec ceux d'EPA.

Croyez-vous qu'une partie des difficultés de cette nature seront résolues d'ici l'automne, par exemple?

M. Taylor: Si je ne me trompe, monsieur le président, les différences mentionnées par M. Harquail ne concernent que des trajets très courts. Ainsi, EPA assure des vols de Fredericton à Saint-Jean à Montréal et nous essayons, dans toute la mesure du possible, de nous adapter à ces vols. En fait, le programme des vols de Saint-Jean à Montréal est excellent, de la part d'EPA, aussi bien pour le matin que pour le soir. Nos propres vols vers Saint-Jean, tôt le matin, passent par Québec

[Text]

morning and back at night. Our early morning schedule to Saint John goes via Quebec City and Fredericton. So that has been integrated. In other words, their flight has been integrated with the total pattern of flights.

When you get into the Halifax-St. John's, the Halifax-Moncton, this is where the tag ends of their flights and our flights either overlap or create gaps in the schedule. They are operating almost identical aircraft to what we are operating. They are operating the Boeing 737, we are operating the DC-9. They are both 100-passenger aircraft. So their economics of these short stages are no different from ours. They want to do as many non-stop and one-stop flights as we do, and their original role which was operating underneath us with small aircraft does not exist anymore. Therefore, it is these short haul flights, Gander, Stephenville, Deer Lake, Sydney, Halifax, Moncton, Saint John, Fredericton, where the schedule gets complex and where, I believe, as long as there are positive attitudes on the part of both carriers, we will resolve that to the degree that it can be resolved with the type of equipment that is being operated on those routes.

Mr. Harquail: Mr. Chairman, through you to Mr. Taylor, how do you see your corporate responsibilities in servicing the four Atlantic provinces, quite aside from the national carrier project you now have? How do you see your responsibility to Canadians in the East in terms of providing a service on a daily basis and linking the four Atlantic provinces and, indeed, say, from Northern New Brunswick to Central Atlantic Canada, to Halifax, and then into Newfoundland or any of the other provinces?

Mr. Taylor: Through the Chair, Mr. Harquail, of course, we do not serve Northern New Brunswick. We do not serve Charlo, for example. EPA serves Charlo and they connect Charlo. They have a Charlo-Montreal connection. So we do not serve that area and therefore we rely on EPA, because the size of the communities will not support services by both of us, to have their flights connect with ours to go on from Montreal to Toronto or wherever they may happen to go.

Mr. Harquail: Excuse me but if I may just elaborate though. Yes, we have a good service from Charlo going west to Montreal. Everybody is quite pleased with that. I am talking about the service going east. For example, if I want to get from Northern New Brunswick to Halifax I have to get on the train as everybody else does at 6 o'clock in the morning and arrive in Halifax at 7 o'clock that night. That is the type of modern, rapid transport system we have in that part of Canada now going east. There is nothing available in terms of air service at the moment, from that part of northern New Brunswick going down into Moncton, going down into Halifax. Indeed if you want to go to St. John's, Newfoundland, it is simply impossible to get there from northern New Brunswick. I am wondering if you are aware of this or if your people have looked at these problems. That is the central problem, being able to fly east out of that part of the country. Have there been any discussions with the Council of Maritime Premiers or others about linking the four Atlantic provinces on a daily base?

[Translation]

et Fredericton, du fait d'un effort d'intégration de nos activités.

C'est lorsque l'on arrive au vol de Halifax à Saint-Jean et de Halifax à Moncton que l'on rencontre des difficultés dans les horaires. En effet, EPA utilise des appareils identiques aux nôtres, c'est-à-dire des Boeings 737, alors que nous utilisons des DC-9. Il s'agit dans les deux cas d'appareils pouvant transporter 100 passagers. Les facteurs économiques sont donc identiques, pour les deux sociétés. A l'origine, EPA devait utiliser des petits appareils, mais ce n'est plus le cas aujourd'hui. Sur ces vols à courte distance, c'est-à-dire entre Gander, Stephenville, Deer Lake, Sydney, Halifax, Moncton, Saint-Jean, Fredericton, les horaires sont très difficiles à intégrer mais, dans la mesure où les deux sociétés envisageront ces problèmes dans un esprit positif, je suis certain que nous réussirons à améliorer la situation.

M. Harquail: D'après vous, quelles sont les responsabilités spécifiques d'Air Canada à l'égard des transports dans les provinces de l'Atlantique. Estimez-vous par exemple avoir la responsabilité de fournir aux Canadiens de l'est du pays des vols quotidiens, reliant les quatre provinces de l'Atlantique, entre autres?

M. Taylor: Je vous dirai tout d'abord que nous ne desservons pas le nord du Nouveau-Brunswick. Ainsi, nous n'avons pas de vols vers Charlo, qui est desservi par EPA. Il y a une liaison Charlo-Montréal et une liaison de Charlo vers le sud. Cependant, nous essayons d'assurer des correspondances entre ces vols D'EPA et nos propres vols de Montréal vers Toronto.

M. Harquail: J'aimerais aller un peu plus dans les détails, si vous me le permettez. Je reconnais que nous avons un excellent service de Charlo vers Montréal, dont personne ne se plaint. Par contre, ce n'est pas du tout la même chose lorsqu'il s'agit d'aller vers l'est. Par exemple, si je veux me rendre du nord du Nouveau-Brunswick à Halifax, je suis obligé de prendre le train, comme tout le monde, à 6 heures du matin, pour arriver à Halifax à 7 heures du soir. Voilà le genre de transport rapide et moderne que nous avons dans l'Est! Par contre, il n'existe aucune liaison aérienne entre le nord du Nouveau-Brunswick et Moncton et Halifax. De fait, il est impossible d'aller directement à St-Jean de Terre-Neuve en venant du nord du Nouveau-Brunswick. J'aimerais donc vous demander si vous êtes au courant de ce problème. Certes, des discussions ont eu lieu au sein du Conseil des premiers ministres des Maritimes, pour assurer des liaisons quotidiennes entre les quatre provinces, mais je me demande ce qu'elles ont produit.

[Texte]

• 1015

We know that the air branch of the CTC conducted hearings a year ago with the Chairman, Mr. Thomson. It was a complete waste of time and money as far as I was concerned, because he spent those months at great cost inviting the residents of that part of the country to appear at great cost and then handed down a negative decision. They allowed for a class 3 licence which nobody is going to pick up. Indeed EPA had applied and were prepared to provide the service on a class 2 licence using the Canadian built De Havilland Dash-7. I am sure you are familiar with this. You have some knowledge about this and I am wondering in view of the information and the knowledge that you do have about the problem and about what has gone on to try to resolve that problem, what role if any do you see Air Canada playing in supporting the Council of Maritime Premiers, Newfoundland and our people from the northern part of New Brunswick to come up with some sort of a solution in 1977 or the early part of 1978. Some sort of a co-operative solution is needed to bring that much needed service to the people to be able to get around the four Atlantic provinces?

Mr. Taylor: Through the Chair, Mr. Harquail, we have maintained, I think fairly consistently, the position that the type of third level service, which we were discussing here last evening to some other parts of the country with smaller aircraft serving the smaller communities and linking them together, is one which we support and which we have co-operated very extensively with in certain regions of the country. We have maintained consistently that the Atlantic region requires an underneath level of service below that which EPA has now grown out of. At one time Maritime Central and EPA were operating in that arena of air service. Today, they are operating in the same arena that we are operating in, so we are competing on the same level. The third level, if you want to refer to it as that, local service is not being operated any longer by either one of us. We have maintained that there is a need for that type of service and we have offered co-operation. We do not believe that under the definition of the roles of third level carriers and regional carriers that it is our role to get directly involved in operating that level of service.

Mr. Harquail: Do you see your new Vice-President for Atlantic Canada becoming involved in a serious problem like that.

Mr. Taylor: We see him being involved, through the Chair, and one of the reasons we set it up as a region is to bring about a greater level of executive responsibility from Air Canada's point of view to work with the Council of Maritime Premiers the transportation authorities and the communities and other carriers to see Air Canada play as much of a role as it can in assisting in the development as we have in other areas.

The Chairman: Thank you, Mr. Harquail. Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, in Business Week of April 26 one year ago, one of the senior editors with respect to transportation was talking out loud about Mr. Taylor and Air Canada's plans and I will just quote a little part:

[Traduction]

Nous savons également que la Direction des transports aériens de la Commission canadienne des transports a organisé des audiences, il y a environ un an, avec M. Thompson. Selon moi, cela a été une perte de temps et d'argent totale, car, après avoir invité les résidents de cette région du pays à venir témoigner, le président de la CCT a rendu une décision négative. Il a autorisé un permis de troisième catégorie, qui n'intéresse personne. En fait, EPA avait présenté une demande pour assumer un service de deuxième catégorie, avec le Dash-7. Je suis sûr que vous êtes au courant. Pourriez-vous donc me dire si vous estimez que Air Canada devrait jouer un rôle quelconque, pour aider le Conseil des premiers ministres des provinces maritimes à trouver une solution à ce problème en 1977 ou au début de 1978. A mon avis, il faudra bien parvenir à une certaine collaboration, pour répondre à un besoin criant.

M. Taylor: Nous avons toujours affirmé, monsieur le président, que nous étions très intéressés à la mise en place d'un réseau de petits appareils, pour assurer les services de troisième catégorie, entre les petites collectivités. Nous en avons discuté l'autre jour et je puis vous dire qu'il y a eu une excellente collaboration de la part de certaines régions du pays. Cependant, en ce qui concerne les provinces atlantiques, nous avons toujours affirmé qu'il fallait leur fournir un service de catégorie différente, qui n'est actuellement plus assuré par EPA. A une époque, c'était précisément le type de service fourni par EPA et *Maritime Central* mais, aujourd'hui, EPA opère dans le même secteur que nous. Donc, le troisième niveau de service, si l'on veut bien l'appeler comme cela, n'est plus assuré par aucune société. Nous reconnaissons cependant qu'il existe un besoin dans ce domaine et nous avons offert notre collaboration. Nous ne croyons cependant pas qu'il nous revienne d'assumer directement ce type de service, qui est régional.

M. Harquail: Pensez-vous que notre nouveau vice-président pour la région Atlantique s'occupera de ce problème?

M. Taylor: Certainement, monsieur le président, et c'est précisément pour répondre à ce genre de difficulté que nous avons instauré au sein de notre administration un service spécial pour cette région, afin qu'il puisse collaborer avec le Conseil des premiers ministres des Maritimes, ainsi que les autres transporteurs et organismes responsables des transports.

Le président: Merci, monsieur Harquail. Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Dans le numéro du 26 avril 1976 de *Business Week*, il y avait un article concernant les problèmes de transport et les projets de M. Taylor au sein de Air Canada. Si vous me le permettez, je vais vous en lire un extrait.

[Text]

He also wants to tie Air Canada to what he sees as supporting businesses, such as catering companies. He has his eye on the nine hotels owned by CN including Ottawa's prestigious Chateau Laurier; the Queen Elizabeth; the Hotel Vancouver

and presumably six others. I was not aware that CN still kept that many.

• 1020

I want to ask you a few questions about that and particularly whether, in fact, there is any basis to this here in Canada, whether you have had an opportunity to look at the return on the investment you would have to make in say, the Chateau Laurier? Take those three, the Chateau, the Queen Elizabeth and the Hotel Vancouver, because if there were a return that looked useful, it might be in those three, although there might be others more profitable, I do not know. What return would you expect to make on your investment, or how do you expect that would enhance your bottom line?

Mr. Taylor: I think the author of that article was taking certain liberties with something I might or might not have said.

Mr. Forrestall: Is it accurate?

Mr. Taylor: No, I would suggest that it is not accurate. I have made it quite clear to the board of directors, to our senior management committees, and to the public in the last year that my first priority is to see the airline itself turned around and become a profitable, economically viable entity. Interest in diversification is going to have to wait until we see that happen. We need all the skills we currently have to see the airline turned around.

I am very anxious to see the powers of the corporation be the powers of a modern commercial corporation in terms of the bill before us, but I have no immediate plans in place suddenly to start out buying hotels or diversifying into other enterprises until such time as I mentioned, when we have the airline on a firm financial base and we have had an opportunity to examine very carefully the question of what other areas, if any, we should get involved in in the short term.

Just to continue on the hotel business at the moment, there is certainly a surplus of hotel capacity in Canada at present. I have difficulty enough filling airplane seats without having to worry about filling hotel rooms, and I am not going to worry a great deal about it for the next few months.

Mr. Forrestall: As a taxpayer and an investor, I hope you continue along that vein at least into the foreseeable future. That is facetious, gratuitous, on my part; I do not really mean it in that sense.

It is fairly obvious from the activities of the corporation in recent years that you are looking more at subsidiary ventures offshore; are you closer to them in the near future than such subsidiary adventures here at home?

Mr. Taylor: Some few years ago when, in fact, there were shortages of hotel and ground infrastructure facilities offshore,

[Translation]

Il veut également relier Air Canada à ce qu'il considère comme des entreprises de soutien, c'est-à-dire, par exemple, des entreprises de restauration en vol. Ainsi, il s'intéresse aux neuf hôtels du CN, y compris au prestigieux Château Laurier à Ottawa, au Reine Elisabeth, à l'Hôtel Vancouver . . .

. . . et vraisemblablement aux six autres. Je ne savais même pas que le CN en avait toujours autant.

J'aimerais donc vous demander si ces déclarations sont exactes et si vous avez eu la possibilité d'examiner le taux de rendement d'un hôtel tel que le Château Laurier? En fait, je devrais parler du Château Laurier, du Reine Elizabeth et de l'Hôtel Vancouver car, s'il y a des bénéfices à faire quelque part dans ce secteur, c'est sans doute avec ces trois là que vous en ferez. Je ne sais pas si les autres sont aussi rentables. Quels bénéfices comptez-vous faire avec ce type d'investissement et pensez-vous que cela améliorera votre situation financière totale?

M. Taylor: Je crois que l'auteur de cet article prenait certaines libertés avec des déclarations que j'ai pu faire ou ne pas faire.

M. Forrestall: Les déclarations sont-elles exactes?

M. Taylor: Non, je ne crois pas. En effet, j'ai clairement affirmé au conseil d'administration et à nos comités de gestion ainsi qu'au grand public, que ma première priorité est de rendre la société aérienne rentable, en tant que telle. Toute diversification ne pourra intervenir que plus tard. Pour l'instant, nous estimons que tous nos talents nous sont nécessaires pour résoudre les problèmes d'Air Canada.

Je tiens beaucoup à ce que notre société dispose des pouvoirs nécessaires à une grande société moderne, mais je n'ai aucun projet immédiat d'achat d'hôtel ou de diversification de nos activités, tant que, comme je l'ai mentionné, la situation financière d'Air Canada ne sera pas stabilisée et que nous n'aurons pas eu la possibilité d'examiner avec le plus grand soin dans quels autres secteurs nous pourrions nous lancer.

Je préciserai pour terminer qu'à mon avis il y a actuellement un surplus de chambres d'hôtel au Canada. J'ai déjà suffisamment de mal à essayer de remplir mes avions sans avoir à m'occuper de remplir des chambres d'hôtel. Je ne vais donc pas du tout m'inquiéter de cela pendant les prochains mois.

M. Forrestall: A titre de contribuable et d'investisseur, j'espère que vous maintiendrez cette attitude dans les mois à venir. Je dis cela en plaisantant, bien sûr.

Si j'interprète bien les activités de la société, ces dernières années, il me paraît évident que vous vous intéressez plus à de nouvelles opérations à l'étranger plutôt qu'au pays même. Est-ce bien exact?

M. Taylor: Il y a quelques années, il y avait une pénurie d'hôtels et d'infrastructures au sol, dans les pays étrangers, qui

[Texte]

where our competitors were able to put together packages to attract Canadians to travel on their routes to offshore destinations, the airline did look at the possibilities of getting involved in similar types of facilities. At the present time, however, the situation with respect to offshore hotel and ground facilities is much the same as it is in Canada in many areas. We feel, at the present time, that our marketing strategy is able to put together those facilities offshore under contract, as opposed actually to having to be involved in them to be able to compete with others who are. The whole ground infrastructure base around the world has become a very marginal one in terms of its economics. Our marketing strategy at the moment is to deal under contract with hotels for space rather than to become directly involved.

Mr. Forrestall: If I understand correctly what you are saying, at this time the corporation has not guaranteed the debt instruments or made any direct investment or indirect investment in any adventures offshore, other than perhaps the infrastructure related to the simple handling of passengers at terminals and between terminals, and perhaps city centres, and that type of thing. We have no investment in accommodations offshore, no investments in travel agencies offshore, or anything of that nature?

• 1025

Mr. Taylor: Through the Chair, Mr. Forrestall, we had a very minority investment in Commonwealth Holiday Inns in the Caribbean which we liquidated last year, because I felt, and the Board supported me, that it was running into rough weather. It was a very small investment, so we liquidated it. In answer to your question, now that it has been liquidated, we have no investments.

Mr. Forrestall: You are not involved in discussions in respect of investments.

Mr. Taylor: No, we are not. We are constantly involved in discussions of signing up hotel rooms and ground facilities for a contract basis for a season, but not in terms of any equity investment.

Mr. Forrestall: May I just shift slightly and ask you what capital expansion or capital expenditures do you see over the next two or three years as being required for the Corporation at Canadian airports, or other airports, but primarily Canadian airports, to assist you in achieving your desired goals of a black bottom line and efficiency? Do you see the Corporation's seeking from Transport, the government of Canada, airport expansions, terminal expansions, ramps, air conditioning, in which you, to a degree, may or may not participate in respect of the capital involvement?

Mr. Taylor: Through the Chair, Mr. Forrestall, we do not have any, what I would refer to as, major expansion requests. There is a constant upgrading of certain facilities. We will be spending a small amount of money to provide some facilities at Ottawa Airport within the next few months, in fact, for catwalks out to airplanes before the winter season sets in. Because there are no bridges and things, we will be doing an interim facility there prior to a longer term development of the

[Traduction]

permettait à nos concurrents d'organiser des voyages de groupes, avec vol et hôtel, détournant donc des Canadiens d'Air Canada. Nous avions alors examiné la possibilité de nous lancer dans le même type d'activité. Aujourd'hui, cependant, la situation en ce qui concerne les hôtels et les équipements au sol, est la même à l'étranger qu'au Canada. Notre stratégie est donc d'essayer de regrouper ces services sous contrat, ce qui nous permettrait de concurrencer les autres sociétés sans bloquer dans ce secteur des investissements considérables. En fait, les infrastructures au sol, dans le monde entier, sont aujourd'hui d'un intérêt financier très marginal. Pour cette raison, nous nous basons essentiellement sur la méthode des contrats.

M. Forrestall: Si je comprends bien ce que vous dites, Air Canada n'a effectué aucun investissement direct ou indirect dans des entreprises étrangères, à l'exception peut-être des infrastructures nécessaires pour le traitement des passagers aux aéroports et dans les centre-villes? Vous n'avez donc pas d'investissement dans des hôtels, des agences de voyage ou autre chose de ce genre?

M. Taylor: Nous avons un investissement très minoritaire dans la Société *Commonwealth Holiday Inns*, des Caraïbes, mais nous nous en sommes débarrassés l'an dernier car j'estime que cette société allait faire face à de graves difficultés, ce qui était également l'avis du conseil d'administration. Nous n'avons donc maintenant plus aucun investissement dans ce type d'activités.

M. Forrestall: Etes-vous actuellement impliqué dans des discussions concernant ce type d'investissements?

M. Taylor: Non. Évidemment, nous participons en permanence à des discussions concernant des réservations de chambres d'hôtel ou d'équipements au sol, pour des saisons précises, mais cela ne représente de notre part aucun investissement.

M. Forrestall: J'aimerais maintenant vous demander quelles sont vos prévisions en matière d'investissement, pour les deux ou trois prochaines années, pour les aéroports canadiens ou d'autres aéroports, dans le but d'atteindre vos objectifs de rentabilité financière? Plus précisément, Air Canada a-t-elle l'intention de demander au gouvernement des aménagements dans certains aéroports, tels que la climatisation, l'aménagement de nouvelles rampes d'accès, l'expansion des terminaux, etc., qui pourraient vous amener ou non à fournir certains capitaux?

M. Taylor: Si vous me permettez d'utiliser cette expression, je vous dirai que nous n'avons aucune demande importante d'expansion. Certes, il y a toujours des travaux d'amélioration de certains équipements et je puis vous dire que nous allons dépenser certaines sommes à l'aménagement de l'aéroport d'Ottawa, dans les prochains mois. Il s'agira en fait d'aménager des passages couverts de l'aéroport aux appareils, pour l'hiver. Il s'agira cependant d'un aménagement temporaire, qui

[Text]

Ottawa Airport, so there is a small development there which is our own really; it is not the Ministry's. We are funding most of that.

Of course there are some large facilities which are sort of on the verge of being opened. There is the Calgary facility; there is an expansion going on currently to Terminal 2 in Toronto; there is a proposal to upgrade the airport in Charlottetown, but there are no major expansions.

Mr. Forrestall: ... that you see beyond those that are already on the books.

Finally for this little turnaround, could you tell me what the present state of theft of air cargo is in respect of Air Canada? Is it low? Is it high? Do you have any outstanding major problems of cargo theft that are under investigation and not resolved as yet? Is the situation in respect of air cargo theft under good firm control, and negligible, or is there any significant amount?

Mr. Taylor: Through the Chair, I suppose if there is any theft at all it is to some extent unacceptable. We are constantly monitoring. We are very proud in this industry—not only Air Canada in this industry for many years—about the security of commodities moved by air as opposed to the level of security of other modes of transport. When we were discussing cargo last evening, I said that I had great hopes that cargo would continue to grow. I believe it is a commodity in which there are sort of untapped opportunities for certain Canadian commodities to move and, of course, as it grows the relative amount of theft and pilferage increases in absolute terms.

We have conducted within the last year a major review of security, both from the standpoint of our own purposes of trying to tighten up security, and from the standpoint of trying to measure our level of security and our level of loss by comparison with other carriers, with other airlines in the world. The airlines have a better record of security of shipping commodities than almost any other form of transport; that does not mean we are satisfied with it. We are constantly working to establish greater security measures while their cargo and commodities are within our possession, in working with our unions and our people to improve the level of security. By comparison with other carriers our security rates very high, Mr. Forrestall. But that does not mean that there are not constantly investigations going on and monitoring going on. And this, of course, will continue.

• 103

Mr. Forrestall: Is any airport better or worse than others? Is there any pattern of difficulties that the Corporation faces from one airport to another?

Mr. Taylor: Generally speaking, Mr. Forrestall, through the Chair, the large airports are always more difficult. International airports are always the ones where there is greater opportunity because these are where high value shipments move through and where those who are determined to break the system ...

[Translation]

nous coûtera relativement pas beaucoup d'argent et que nous financerons totalement nous-mêmes.

Par contre, il y a certains autres équipements, très importants, qui sont sur le point d'être ouverts. Ainsi, il y a l'aéroport de Calgary, un projet d'expansion du terminal n° 2 de Toronto, un projet d'amélioration de l'aéroport de Charlottetown. Il s'agit cependant de projets relativement mineurs.

M. Forrestall: Il n'y a donc aucun projet important, à part ceux qui ont déjà été approuvés.

Finalement, pourriez-vous me dire où vous en êtes avec le problème du vol de marchandises transportées par Air Canada? Avez-vous des problèmes importants, dans ce contexte, qui n'ont toujours pas été résolus? Ces vols sont-ils maintenant négligeables ou non?

M. Taylor: Évidemment, s'il y a des vols quelconques, ils sont inacceptables. Nous effectuons donc un contrôle permanent. Je puis d'ailleurs vous dire que toutes les sociétés aériennes, et pas seulement Air Canada, sont très fières du taux de sécurité qu'elles assurent pour le transport des marchandises, par rapport aux autres modes de transport. Hier soir, lorsque nous discutons des marchandises, j'ai dit que nous espérions une expansion dans ce secteur d'activité. Je crois en effet que c'est un secteur qui n'est pas suffisamment exploité, au Canada, et, évidemment, si nous développons nos activités dans ce domaine, nous devons également nous attendre à une certaine augmentation des vols, en termes absolus.

L'an dernier, nous avons effectué une révision importante de nos services de sécurité, aussi bien pour les renforcer que pour mieux les évaluer, par rapport aux autres transporteurs et aux autres sociétés aériennes. Je pourrais préciser que les compagnies aériennes ont de bien meilleurs résultats que les autres modes de transport, en matière de sécurité, ce qui ne signifie toutefois pas que nous nous reposons sur nos lauriers. Nous essayons sans cesse de renforcer nos mesures de sécurité, avec la collaboration de nos syndicats et de nos employés.

M. Forrestall: La situation est-elle pire dans certains aéroports que dans d'autres? Y a-t-il une structure quelconque vis-à-vis des difficultés auxquelles fait face Air Canada dans ce domaine?

M. Taylor: En règle générale, les grands aéroports nous posent toujours plus de problèmes. De fait, les aéroports internationaux présentent toujours plus de possibilités de vols, parce que la valeur des marchandises y est généralement plus élevée et parce que ceux qui veulent ...

[Texte]

Mr. Forrestall: Is there any value placed on loss, for example? What I am trying to get at is some comparison because I know it is good and I know it is relative to other modes of transport. Is there any value that you could place on theft to air cargo, say, last year or the year before?

Mr. Taylor: Our loss, both for losses and for claims, runs to about 1.5 per cent which is one of the lowest in the industry.

Mr. Forrestall: Per cent of what?

Mr. Taylor: Of the volume or value of shipments by air, which is a standard measure. When I say "value", I am talking about the value in terms of revenue to us. There is 1.5 per cent of our revenue which is for both losses and claims.

Mr. Forrestall: I will come back again.

The Chairman: Thank you, Mr. Forrestall. Mr. McKenzie, on the second round.

Mr. McKenzie: Thank you. Mr. Chairman, I would like to ask Mr. Taylor if there is any record in the airline industry in which Air Canada is not the leader? When Mr. Pratte used to come to Committee meetings and in your comments, on every question we have you point out to us that Air Canada is the leader in that particular field and you have the best record of any airline in the world. I do not understand how you are not making such huge profits if your operation is so superior to every other airline in the world.

That is just an observation because I have another . . .

Mr. Taylor: Mr. McKenzie, I would like to comment on that. I think I have said in most cases that we are one of the best, in other words, that our record is one of the best in terms of these things. For example, in our on-time flight departures we are constantly in that top band of the best, 5 or 10 per cent. In some months, maybe 4 out of 12, we will have the best record and in other months, particularly when you get into January, February and March, with the kind of weather we operate in . . . of course, carriers that operate in the Southern United States do not have to cope with that, they have a better record than we do. In those areas that I was just referring to in terms of claims and on-time performance, I think my comment has been that we are one of the best. There are areas where our record, if you will call it that, is not as good as that of other carriers.

Mr. McKenzie: I see. All right. In the last few months you have had to take some very drastic steps in reducing staff, cutting out the first-class sections and you have really had to put a concentrated effort on, I guess, to try to get into the black. So if you have to take the kind of drastic measures you have been taking, it would indicate that in the past your operation had not been all that good in view of the steps you are now taking to cut down excessive staff, etc., within the airline.

Mr. Taylor: Mr. McKenzie, if I could just comment on that, if I may. The areas where I mentioned that, by comparison, we have not been as good in aircraft utilization and these are some of the things that we are doing to try to tighten up on it. In some cases it has been in terms of productivity, and these

[Traduction]

M. Forrestall: Êtes-vous en mesure d'évaluer financièrement les vols? Je vous demande ceci pour avoir un certain cadre de comparaison, car je sais que vos résultats sont assez bons. Quelle pourrait être la comparaison cette année par rapport à l'an dernier?

M. Taylor: Nos pertes sont de l'ordre de 1.5 p. 100, ce qui est l'un des taux les plus bas dans le transport aérien.

M. Forrestall: 1.5 p. 100 de quoi?

M. Taylor: De la valeur des marchandises expédiées par avion. Il s'agit là d'un critère courant. Évidemment, lorsque je parle de «valeur», je parle de la valeur des recettes pour Air Canada. Il s'agit donc de 1.5 p. 100 de nos recettes.

M. Forrestall: Nous y reviendrons plus tard.

Le président: Merci, monsieur Forrestall. Monsieur McKenzie, pour le second tour.

M. McKenzie: Merci, monsieur le président. J'aimerais tout d'abord demander à M. Taylor s'il y a un domaine quelconque des transports aériens dans lequel Air Canada n'est pas au premier rang? En effet, chaque fois que l'on vous pose une question, vous répondez qu'Air Canada est la meilleure dans ce domaine. Je ne comprends donc pas pourquoi vos bénéfices ne sont pas beaucoup plus élevés, si vous êtes tellement supérieurs à toutes les autres compagnies aériennes.

C'était juste une remarque que je . . .

M. Taylor: Je vais vous répondre, monsieur McKenzie. J'ai dit que dans la plupart des cas nous étions l'une des meilleures compagnies aériennes. Par exemple, en ce qui concerne les départs à l'heure de nos appareils, nous sommes toujours parmi les 5 ou 10 p. 100 les mieux placés. Il nous arrive même d'être les premiers, pendant plusieurs mois de l'année, mais, à d'autres périodes, c'est-à-dire surtout en janvier, février et mars, nous avons beaucoup plus de difficultés, du fait de notre climat. Pendant ces mois, les transporteurs du sud des États-Unis ont donc des résultats meilleurs que les nôtres, puisqu'ils n'ont pas à faire face aux mêmes difficultés. En ce qui concerne les réclamations, je crois vous avoir dit que nous étions l'une des meilleures compagnies aériennes. Il y a cependant certains domaines dans lesquels nos résultats ne sont pas aussi bons que ceux d'autres transporteurs.

M. McKenzie: Je vois. Ces derniers mois, vous avez dû prendre des mesures draconiennes pour réduire votre personnel, éliminer certains compartiments de première classe, etc., pour combler votre déficit financier. Si vous avez dû prendre ce genre de mesures, je crois pouvoir en conclure que vos opérations n'étaient certes pas aussi excellentes que vous le dites.

M. Taylor: Monsieur McKenzie, permettez-moi de vous donner quelques explications à ce sujet-là. Il est vrai qu'il existe certains secteurs dans lesquels nos résultats n'ont pas été aussi bons que nous l'aurions voulu comme, par exemple, dans le taux d'utilisation de nos appareils. C'est également le cas

[Text]

are areas where we are attempting to move in the direction to have our results more comparable.

• 1035

Mr. McKenzie: All right. There is another matter I would like to get on to, and I refer to the 2,600 employees that would like to be transferred out of the Province of Quebec. Last week you assured us you had no morale problems and you informed us that there were very few requests on file for transfers out of Quebec. But last night you informed me that there were 325 on file to transfer out of Quebec. And, as I understand it, if an Air Canada employee requests a transfer out of a province, out of any rovince, they have to pay their own moving costs. Is that true?

Mr. Taylor: Yes, that is true.

Mr. McKenzie: Well, all right. So this does not indicate to me that the situation is in good order in Quebec or that you have high morale, because there are 325 people requesting a move out of the Province of Quebec and they are prepared to pay their own moving costs and take a great loss in selling their home on the present market. That indicates to me that you have a real serious problem on your hands.

Mr. Taylor: Mr. McKenzie, if I could comment through the Chair, I am not sure where the 2,600 came from. You mentioned 2,000 last night, so I guess it has grown over night.

Mr. McKenzie: No, I read the telegram into the record.

Mr. Taylor: I indicated that we constantly have between 100 and 200 people who have requests on file to move for family reasons, for climatic reasons, for reasons of asthma and they want to go to a drier climate. There are always requests on file for transfer.

Mr. McKenzie: Well, that seems like an awfully large number. I received another telegram from this Canadian Aviation Fellowship this morning, Mr. Taylor, and it states:

Mr. McKenzie, last Friday a physical scuffle broke out in the accessory shop at the Air Canada base in Dorval when a Canadian flag poster publishing Canada Week was ripped down from the notice board, with an accompanying remark that this is Quebec; we do not want flags here. This incident occurred at the same time that Air Canada President Taylor was in Ottawa assuring the House that morale at Air Canada was very good.

And it says this incident is typical of many which have occurred in the Dorval base in the past year.

I do not know whether this incident took place when this Canada Week Committee was visiting the base last week but I had a report last night that there was another scuffle when the Canada Week Committee were there. I do not know whether this is the same incident or not, or whether there were two. So it looks to me as though you have a very delicate situation on

[Translation]

pour notre taux de productivité et c'est donc dans ces domaines que nous essayons d'améliorer notre situation.

M. McKenzie: D'accord. J'aimerais maintenant aborder un autre problème, c'est-à-dire celui des 2,600 employés qui voudraient être transférés hors de la province de Québec. La semaine dernière vous nous avez affirmé que vous n'aviez pas de problème de moral et que vous aviez très peu de demandes de transfert hors du Québec. Par contre, hier soir, vous m'avez dit que vous aviez actuellement 325 demandes. Si je comprends bien, lorsqu'un employé d'Air Canada demande un transfert vers une autre province, il doit payer lui-même ses frais de déménagement, n'est-ce pas?

M. Taylor: C'est exact.

M. McKenzie: Je ne vois donc pas comment vous pouvez en conclure que tout va pour le mieux au Québec ou que vous n'y avez pas de problème de moral, puisque vous y avez 325 employés qui demandent à être transférés dans une autre province et qui sont prêts à payer leurs propres frais de déménagement et même à assumer une perte financière importante, puisqu'ils devront vendre leurs maisons sur un marché en baisse. Ceci me semble montrer que vous allez faire face à un problème très grave, dans ce domaine.

M. Taylor: Je ne sais d'où vous sortez ce chiffre de 2,600, monsieur McKenzie. Hier soir, vous parliez de 2,000 et je ne vois pas comment vous avez pu en trouver 600 autres en une nuit.

M. McKenzie: Non, j'ai fait consigner le télégramme au procès-verbal.

M. Taylor: Je vous ai dit que nous avions toujours entre 100 et 200 employés qui demandent à changer de province, soit pour des raisons familiales, des raisons climatiques, des raisons de santé, etc. Il y a donc toujours un certain nombre de dossiers à ce sujet.

M. McKenzie: Le chiffre me semble cependant être beaucoup trop élevé. Ce matin, j'ai reçu un autre télégramme de cette *Canadian Aviation Fellowship*, qui dit ceci:

M. McKenzie, vendredi dernier une bagarre a éclaté au magasin d'accessoires de la base d'Air Canada à Dorval, lorsqu'une affiche de la Semaine du Canada portant un drapeau canadien a été arrachée par une personne qui a fait remarquer que l'on se trouvait ici au Québec, et que l'on ne voulait pas de drapeau. Cet incident s'est produit alors que le président d'Air Canada, M. Taylor, affirmait devant la Chambre des communes à Ottawa que le moral était excellent à Air Canada.

On indique également qu'il y en a eu beaucoup d'autres incidents de ce genre à Dorval, cette année.

Je ne sais si cela est arrivé justement quand le comité de la Semaine du Canada visitait la base, la semaine dernière, mais je sais qu'il y a eu un autre incident de ce genre à ce moment-là. Il me semble donc que l'ambiance est loin d'être stable et que la tension est de plus en plus élevée, à Dorval. Dans la lettre que j'ai lue hier soir, on indiquait qu'au moins

[Texte]

your hands, that you have a volatile group there. And in the letter I read into the record last night it stated that up to 2,000 other employees would request transfer out of Quebec immediately. This is in addition to the 600 ex Manitobans who wish to return to Winnipeg. So the figure is 2,600, according to Mr. Carey, who is the President of the Aviation Fellowship in Montreal.

Mr. Taylor: Well, Mr. McKenzie, through the Chair, if I may, I have made some comments about morale in the corporation and I believe that morale in 19,000 dedicated people across Air Canada is very high. We have, I think, 19,000 dedicated people, and to suggest that people may want to move from one location to another I do not believe, sir, through the Chair, indicates that their morale is low. Obviously they want to continue to work for the airline. I do not know what your description of morale is. My description of morale is people who have an interest in supporting the objectives of the corporation for whom they work and feel reasonably supportive of the aims and objects of that corporation, and I believe the majority of the 19,000 people in Air Canada do just that, because our turnover rate is probably one of the lowest in Canadian industry, and our application rate for people to join the airline is probably one of the highest in Canadian industry.

• 1040

With respect to the Quebec situation, Mr. Chairman, if I could make a comment. I do not believe sincerely that this is the time for major corporations in Quebec, Crown corporations or private, to panic and to start an exodus from the Province of Quebec. As I mentioned to this Committee in the last few days, it is a very delicate situation at the moment. I do not presume that Quebec is going to do anything other than to stay in Confederation. I do not presume any other objective than that Air Canada is going to continue to maintain its position as a national unity vehicle in this country. And I propose to do anything that I can to encourage the 19,000 people in this company to support me in that endeavour.

Some hon. Members: Hear, hear.

Mr. Taylor: Now, that does not mean . . .

Mr. McKenzie: Excuse me, I only have 10 minutes, Mr. Taylor. I am not talking about the 19,000 employees, I am talking about the 2,600 in Quebec. Everybody in this Committee and everybody in our party is for unity and so am I for unity.

You have a problem on your hands, with 2,600 people wanting to transfer out of the province. Now you cannot tell me that that is just an incidental incident that does not mean anything. Now I spoke to Mr. Carey last night regarding his figures, which seemed alarmingly high to me, and he assured me that those figures are correct, because they conducted a survey over the weekend, not just at Dorval, but in other parts of your operations in the Montreal area. I do not know what you are going to do about that.

I am talking about their concerns. And they have gone to a lot of trouble, they have organized an organization . . .

Mr. Roy: Mr. Chairman, on a point of order.

[Traduction]

2,000 autres employés demanderaient un transfert immédiat hors du Québec, chiffre qu'il faut ajouter aux 600 employés manitobains qui voudraient bien retourner à Winnipeg. Donc, selon M. Carey, président de l'*Aviation Fellowship* de Montréal, le chiffre total est de 2,600.

M. Taylor: Je suis convaincu, monsieur McKenzie, que le moral des 19,000 employés d'Air Canada dans tout le pays est excellent. Le fait que certains employés veulent être transférés d'un endroit à un autre ne me semble pas indiquer que le moral n'est pas bon. Évidemment, ces employés veulent continuer à travailler pour Air Canada. Je ne sais pas ce que vous entendez par «moral», mais, quant à moi, le moral est bon lorsque les employés partagent les objectifs de la société pour laquelle ils travaillent, ce qui me semble être le cas de la majorité de nos 19,000 employés. En effet, notre taux de roulement est probablement l'un des plus bas de l'industrie canadienne et notre taux de nouvelles demandes d'emploi est certainement l'un des plus élevés de l'industrie canadienne.

J'aimerais faire une observation sur la situation au Québec, monsieur le président. Je ne crois pas que ce soit le moment d'encourager la panique et l'exode des grandes sociétés établies au Québec, quelles soient gouvernementales ou privées. Comme je l'ai déjà dit au Comité, la situation est fort délicate à l'heure actuelle. Je continue à supposer que le Québec restera membre de la Confédération et que la Société Air Canada remplira toujours sa fonction d'instrument de l'unité nationale dans ce pays. Et je ferai tout mon possible pour encourager nos 19,000 employés de m'appuyer dans cet effort.

Des voix: Bien dit!

M. Taylor: Or, cela ne veut pas dire . . .

M. McKenzie: Je vous demande pardon mais je n'ai que 10 minutes, monsieur Taylor. Je ne parle pas de vos 19,000 employés mais des 2,600 dans la province de Québec. Tous les membres de ce Comité et de notre parti sont en faveur de l'unité et moi aussi.

Mais le fait que 2,600 de vos employés veulent une mutation du Québec pose un problème. Vous ne pouvez pas me prétendre que cet état de chose est sans importance. Je parlais hier soir à M. Carey au sujet de ces chiffres qui me semblent très alarmants et il m'a assuré que ces chiffres sont exacts, car ils proviennent d'un sondage effectué au cours du weekend, non seulement à Dorval mais auprès d'autres employés de la région de Montréal. Je ne sais pas ce que vous vous proposez de faire à ce sujet.

Ce qui m'intéresse, ce sont leurs préoccupations. Ils ont pris la peine de former une association . . .

M. Roy: Monsieur le président, j'invoque le Règlement.

[Text]

The Chairman: Mr. Roy. Excuse me, Mr. McKenzie. Mr. Roy on a point of order.

M. Roy: Monsieur le président, j'ai attendu avant de faire ce rappel au Règlement que j'appellerais une question de privilège. Je suis à me demander si nous devrions continuer à entendre l'honorable député, M. McKenzie, parler d'une situation, qui à mon avis, est directement ou indirectement reliée à l'application du bilinguisme à Air Canada. Je pense bien que l'honorable député, comme tous les députés autour de cette table, est conscient de l'importance de cette situation qui actuellement, est devant les tribunaux. Je déplore l'incident qui s'est produit hier à Montréal. Je pense qu'il s'agit là d'une insulte au drapeau canadien et d'une insulte à tous les Canadiens, et je pense que l'unité canadienne est avant tout une affaire de fierté et de dignité. Comme M. McKenzie, je condamne un tel geste. Mais je me demande, monsieur le président, si nous devrions continuer à entendre l'intervention de M. McKenzie parce qu'à mon avis, il s'agit d'une intervention qui et indirectement ou directement reliée à l'application de la Loi sur le bilinguisme et actuellement, cette affaire est devant les tribunaux.

M. Taylor, le président d'Air Canada, a déjà répondu à ces questions et je pense que son témoignage de ce matin confirme à quel point il est conscient de l'importance de ce problème et je ne crois pas que nous devrions continuer dans cette ligne de pensée des interventions du député McKenzie.

Mr. McKenzie: On the same point of order or question of privilege.

The Chairman: Mr. McKenzie, on a point of order.

Mr. McKenzie: This is getting blown out of all proportion. We are not talking about 19,000 employees and whether bilingualism should be implemented or not. This organization has stated in their letters to Mr. Taylor:

The CAF recognizes the need for a meaningful and practical application of bilingualism.

Now, some of their concerns, Mr. Chairman, are,

the followship feels that implementation of the language training, translation of manuals, the changing of operation of the basic language in the eastern region from English to predominantly French . . .

The Chairman: Order. Mr. McKenzie, please. Order.

Mr. Roy, I believe, has a point, in that Mr. Taylor has responded to my belief on several occasions to the questions that you pose in regard to the number of employees and to the implementation of bilingualism within Air Canada in Montreal. I feel that he has answered adequately. I have heard it now probably three or four or five times. I would appreciate if we could move on to another subject concerning the reference that is before us. A repetition of the same type of question is, I feel, not of benefit to the Committee as long as the answers have been provided to Committee members. I would hope and ask for the indulgence of the members that after they have posed the question and it has been answered adequately, we move on to other aspects of the bill.

[Translation]

Le président: Monsieur Roy. Excusez-moi, monsieur McKenzie, M. Roy invoque le Règlement.

Mr. Roy: Mr. Chairman, I have been waiting some time before deciding to raise this question of privilege. I am wondering whether we should continue to listen to the honourable member, Mr. McKenzie, speak on a situation which, in my opinion, is directly or indirectly related to the implementation of bilingualism in Air Canada. I believe that the honourable member, like all of us around this table, is aware of the importance of this matter which is presently before the courts. I find the incident which took place yesterday in Montreal deplorable. It was an insult to the Canadian flag and to all Canadians and I personally believe that Canadian unity is first and foremost a matter of pride and dignity. Like Mr. McKenzie, I reprove such a gesture. But I wonder, Mr. Chairman, whether we should continue to listen to Mr. McKenzie on this subject since, in my opinion, his comments are directly or indirectly related to the implementation of the legislation on bilingualism and the matter is now being dealt with by the courts.

Mr. Taylor, the President of Air Canada, has already answered these questions and I think that the remarks he made this morning show how aware he is of the importance of this problem. I do not think there is any need to continue along the line of Mr. McKenzie.

M. McKenzie: Sur ce même recours au Règlement, monsieur le président.

Le président: Monsieur McKenzie, un rappel au Règlement.

M. McKenzie: On commence à beaucoup exagérer la portée de cette affaire. Il ne s'agit pas de 19,000 employés ni de l'application du bilinguisme. L'Association a dit dans sa lettre adressée à M. Taylor:

La CAF reconnaît la nécessité de mettre le bilinguisme en pratique de façon raisonnable.

Maintenant, en ce qui les concerne, monsieur le président,

l'Association estime que les cours de formation linguistique, la traduction de manuels et l'intention de faire remplacer l'anglais par le français comme langue principale de travail dans la région de l'Est . . .

Le président: A l'ordre. Monsieur McKenzie, un moment je vous prie.

Comme l'a fait remarquer M. Roy, M. Taylor vous a déjà répondu à plusieurs reprises au sujet du nombre d'employés et de l'application du bilinguisme par la Société Air Canada dans la région montréalaise. J'estime qu'il vous a donné des réponses satisfaisantes. C'est maintenant la 4^e ou 5^e fois que vous posez cette question. Je vous saurais gré d'aborder un nouveau sujet qui se rapporte à notre ordre de renvoi. Je ne crois pas que la répétition du même genre de question soit utile pour les membres du comité pourvu qu'on ait déjà obtenu des réponses. Je prierais les membres du comité, après avoir reçu une réponse à leurs questions, de passer à d'autres aspects du projet de loi.

[Texte]

• 1045

Mr. McKenzie.

Mr. McKenzie: On the same question of privilege, Mr. Taylor and Mr. Roy are twisting this around to indicate that it is strictly bilingualism we are talking about. These people are concerned about job security, their promotions. They claim that this will force some employees to seek unplanned early retirement due to new pressures; many will seek transfers to other regions to save their jobs; many employees with long and faithful service will be unable to cope with these bilingual requirements and will therefore see their career opportunities coming to an end. What assurance is Mr. Taylor giving these employees that they do not have these concerns? That is what I want to know. It cannot be taken lightly that 1000 employees form an organization and document all their fears and concerns and send it to Mr. Taylor; that they send telegrams to members of Parliament about their concern. I do not think this is something that can be taken lightly, something to sweep under the rug and to turn our backs on. This is a very serious situation, Mr. Chairman, and I think Mr. Taylor will have to inform us as to what action he is going to take to allay the fears of these 2,600 employees.

The Chairman: Your point is well taken, Mr. McKenzie, but I believe it is in the proceedings that Mr. Taylor has categorically answered those particular questions on the concerns of the employees with regard to early retirement, to a unilingual employee and those who want to take courses to become bilingual. I think those have been answered and we can verify the proceedings. I will allow Mr. Taylor to comment once again on your question, on your point of order, but I believe those questions have categorically been answered. I cannot see that the witness can expand on already categoric statements that he has made about the concerns of those employees that you are concerned about, Mr. McKenzie.

Mr. Roy on a point of order.

M. Roy: Monsieur le président, je voulais simplement mentionner que...

Mr. McKenzie: I want to go back to the other order. Are we into another point of order?

The Chairman: Is that on the same point of order, Mr. Roy?

Mr. Roy: Yes.

The Chairman: Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: I again remind the Committee, Mr. Chairman, that this is the first time in four years that we have had Air Canada in front of us, and the members of this Committee have a legitimate right. In fact, an accommodation has been extended to Air Canada. Indeed, in my own judgment it has infringed upon my responsibilities as a member of the opposition at one or two points in the last two or three years to have extended that accommodation. The fact that it was out of the hands of a lowly backbencher like myself in opposition has nothing to do with my continuing responsibilities. My responsibilities are to represent people; to examine as closely as my

[Traduction]

Monsieur McKenzie.

M. McKenzie: Au sujet de cette même question de privilège, je pense que M. Taylor et M. Roy prétendent à tort qu'il s'agit uniquement d'une question de bilinguisme. Ces employés sont préoccupés par leur sécurité d'emploi et les possibilités d'avancement. Ils disent que ces nouvelles pressions obligeront certains employés à demander une retraite anticipée; beaucoup d'entre eux chercheront des mutations pour d'autres régions et de nombreux employés qui ont de longues années de bons services ne seront pas en mesure de se conformer aux exigences du bilinguisme et, pour cette raison, n'auront plus aucune possibilité d'avancement. Quelle assurance M. Taylor donne-t-il à ses employés pour dissiper leurs préoccupations? C'est cela que je veux savoir. On ne peut pas prendre à la légère le fait que 1,000 employés fondent une association, qu'ils envoient des documents sur leurs appréhensions à M. Taylor et des télégrammes aux députés pour signaler leur inquiétude. Je ne crois pas que l'on puisse minimiser l'importance de ces démarches en essayant d'esquiver la difficulté. Il s'agit d'une situation très grave, monsieur le président, et je crois que M. Taylor devra nous donner une idée des mesures qu'il compte prendre pour dissiper les craintes de ses 2,600 employés.

Le président: Votre observation est valable, monsieur McKenzie, mais je crois que M. Taylor a déjà donné des réponses précises à vos questions au sujet des employés qui craignent devoir prendre une retraite anticipée et également sur la situation des employés unilingues, ainsi que sur les cours de deuxième langue. Si vous consultez les délibérations, vous y trouverez des réponses. Je vais permettre à M. Taylor de répondre à vos remarques mais je crois qu'il a déjà donné une réponse bien nette à vos questions. Je ne vois pas comment il pourrait faire mieux.

Monsieur Roy, votre rappel au Règlement.

Mr. Roy: Mr. Chairman, I simply wanted to point out that...

M. McKenzie: J'en suis encore à mon rappel au Règlement. S'agit-il d'un nouveau rappel au Règlement?

Le président: S'agit-il du même rappel au Règlement, monsieur Roy?

M. Roy: Oui.

Le président: Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Je tiens à rappeler aux membres du comité que c'est la première comparution de la société Air Canada depuis 4 ans. Les membres du comité ont parfaitement le droit de poser des questions. On avait conclu un arrangement avec la société Air Canada qui, à mon avis, nous avait parfois empêchés de nous acquitter de nos responsabilités au cours des 2 ou 3 dernières années. Le fait que je suis un simple député de l'arrière-ban ne change rien à mon obligation fondamentale de représenter mes électeurs et d'examiner de très près le fonctionnement des agences gouvernementales.

[Text]

limited talents, our limited talents as lay people, will permit us to do.

We must remember that with regard to our views and opinions on not only your corporation but other Crown agencies, other Crown corporations and government agencies, we rely to a large degree on outside advice and opinion, outside questions, questions from the general public. I recognize that Mr. Taylor has attempted to deal with the question. He obviously has not dealt with it to the satisfaction of these people who are involved and who have seen fit to communicate with one of the members of Parliament. Perhaps if this Committee had been meeting regularly with a regular reference from the corporation, some of these questions might not be as pressing as they are now. In the space of a week or 10 days we are not only to satisfy the requests that come to us built up over a period of four or five years, but as well to deal with a massive piece of legislation. Then I think, Mr. Chairman, you have an obligation and a responsibility to make sure that members are satisfied as early as is possible with the responses that are given. Had we had the Air Canada Annual Report in front of us as we had requested and which had been promised to us, perhaps these questions could have been dealt with in a general way within the context of it. If the relevancy of my remarks are questioned, I am sure I could find without too much difficulty a method of making a point of order relevant to the questions that Mr. McKenzie is asking, but I must repeat that this is the first time in three or four years we have had the Corporation in front of us and there are questions that are bound to be outside of the parameters of the bill, and these questions must be answered if for no other reason than, quite clearly, as an extension of Parliament, a member of Parliament has the right to be heard. And he will be heard either here or on the floor of the House of Commons.

• 1050

Mr. Stewart: That is not the point.

Mr. Forrestall: That is the point.

The Chairman: Order, please. Order. I feel that your comments, Mr. Forrestall, are correct. The only suggestion from the Chair was that there is a limit to how often the witness can repeat answers to the same questions. I do not know of any other vehicle by which he can change his already-made comments to a particular question from a member, and it has been, I believe, answered on several questions, not only twice but probably four or five times. If it is important that members question Air Canada because they have not been before the Committee since 1973, then it is all the more important that we pose as many different questions as possible on the bill and on the scope of the Annual Report. I just ask the indulgence of the members to pose as many different questions to our witness as possible since we have not had him here for a lengthy period.

Mr. Roy, on the same point of order.

Mr. Roy: Mr. Chairman, I fully agree with the statement made by Mr. Forrestall concerning the subject that we are now

[Translation]

Il faut souligner que nous devons compter dans une grande mesure sur l'opinion et les conseils du public lorsque nous examinons les sociétés de la Couronne et les services gouvernementaux. Je reconnais que M. Taylor a essayé de répondre à la question. De toute évidence, ses efforts n'ont pas satisfait les intéressés qui ont cru bon d'entrer en communication avec un député. Si le comité avait eu des réunions régulières avec la société Air Canada, certaines des inquiétudes qu'on exprime aujourd'hui n'auraient pas été aussi pressantes. Dans l'espace d'une semaine ou de 10 jours, nous devons non seulement traiter des demandes accumulées qui nous parviennent depuis 4 ou 5 ans, mais également nous attaquer à un projet de loi impressionnant. Je crois aussi, monsieur le président, que vous avez l'obligation et la responsabilité d'assurer que les députés reçoivent des réponses satisfaisantes sans devoir répéter leurs questions. Si nous avions reçu le rapport annuel d'Air Canada, qu'on nous avait d'ailleurs promis, nous aurions sans doute pu traiter de ces questions en nous nous y rapportant. Si vous trouvez que mes propos n'ont pas beaucoup de rapport avec le rappel au Règlement, je pourrais trouver sans difficulté un lien avec les questions posées par M. McKenzie mais je tiens à réitérer que c'est la première comparution de la Société Air Canada depuis trois ou quatre ans, et que, pour cette raison, il y aura forcément des questions qui ne concernent pas le projet de loi. Il faudra donner une réponse à ces questions pour la simple raison qu'un député a le droit de se faire entendre et que s'il n'obtient pas satisfaction ici, l'affaire sera soulevée à la Chambre des communes.

M. Stewart: Ce n'est pas cela la question.

M. Forrestall: Mais si!

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Je trouve que les remarques de M. Forrestall sont pertinentes. La présidence a voulu simplement indiquer qu'il y a une limite au nombre de fois qu'un député peut poser la même question. Les réponses figurent déjà dans les procès-verbaux des séances antérieures et je crois qu'il y a eu 4 ou 5 répétitions. S'il est important pour les députés de poser des questions à la Société Air Canada dont la dernière comparution remonte à 1973, il est d'autant plus important de varier les questions sur le bill et le rapport annuel. J'espère que les membres du Comité voudront bien collaborer.

Monsieur Roy, sur le même rappel au Règlement.

M. Roy: Monsieur le président, je suis tout à fait d'accord avec M. Forrestall mais je garde des réserves sur la question soulevée par M. McKenzie.

[Texte]

dealing with, but I still have some reservations on the question raised by Mr. McKenzie.

The Chairman: Thank you, Mr. Roy.

Mr. McKenzie, I will not deduct the time of discussion on the points of order. You have several minutes to continue questioning, Mr. McKenzie.

Mr. McKenzie: One of the concerns of this group, Mr. Taylor, is whether Air Canada has applied for a Francization certificate from the Quebec government. Has Air Canada applied for one of these certificates?

Mr. Taylor: No, it has not, Mr. McKenzie.

Mr. McKenzie: That is apparently one of their fears. Have you discussed that with them?

Mr. Taylor: I have advised them that I have not.

Mr. McKenzie: That you have not.

Mr. Taylor: I have.

Mr. McKenzie: And with regard to the Chairman's remarks that this was all settled last week, that was settled last week regarding 1,000 employees, but there is a change from the information I read into the record last night; it has now gone up another 1,600, so this is new evidence, that I wish to put on record . . .

Mr. Roy: Mr. Chairman, on a point of order.

The Chairman: Mr. Roy.

• 1050

M. Roy: Je suis entièrement d'accord avec l'exposé fait par M. Forrestall concernant l'étude du point de vue économique, du point de vue de la planification, et du point de vue de l'orientation d'Air Canada, étude dont le président, M. Taylor, nous a fait un exposé remarquable hier comme depuis le début de l'étude de cette législation-là.

J'ai à noter, monsieur le président, de sérieuses réserves concernant les interventions de M. McKenzie au sujet du moral des employés, moral qui est peut-être le reflet de la situation que l'on connaît depuis le début de l'application d'une politique de bilinguisme à Air Canada. Cette situation fait actuellement l'objet d'une enquête et un rapport sera déposé à la Chambre sous peu. Il me semble que le plus beau témoignage d'unité canadienne sera de s'en tenir à l'étude au point de vue économique, au point de vue de la planification et au point de vue de l'orientation de la compagnie Air Canada, plutôt que d'essayer d'intervenir et de jouer sur les sentiments et les tripes des Canadiens-français qui sont aussi des employés d'Air Canada. Et si M. McKenzie veut continuer ses discussions, ses interventions dans cet esprit, monsieur le président, je vous averti que nous aurons peut-être à ce moment-là d'autres interventions qui ne seront certes pas de nature à améliorer la situation. Je supplie l'honorable député de s'en tenir à notre mandat, soit l'étude du Bill C-17 portant sur la réorganisation d'Air Canada. J'approuve entièrement ce que M. Forrestall disait au début. Mais j'ai de sérieuses réserves. Si M. McKen-

[Traduction]

Le président: Merci, monsieur Roy.

Monsieur McKenzie, je ne vais pas compter ces interventions comme faisant partie de votre temps de parole. Il vous reste donc plusieurs minutes.

M. McKenzie: Cette Association s'inquiète de la possibilité que la société Air Canada ait demandé un certificat de francisation au gouvernement du Québec. Air Canada a-t-elle fait une telle demande?

M. Taylor: Non.

M. McKenzie: Apparemment, c'est une des choses que craignent les membres de l'Association. En avez-vous discuté avec le gouvernement du Québec?

M. Taylor: Je leur dit que non.

M. McKenzie: Vous leur avez dit que non.

M. Taylor: Oui.

M. McKenzie: Quand le président dit que cette question a été réglée la semaine dernière, il s'agissait seulement de 1000 employés; j'ai une modification à apporter au témoignage que j'ai lu hier soir; il y a maintenant 1600 employés de plus et je veux faire consigner que . . .

M. Roy: Monsieur le président, j'invoque le Règlement.

Le président: Monsieur Roy.

Mr. Roy: I am completely in agreement with Mr. Forrestall's remarks about the need to examine Air Canada from an economic and planning point of view and to study its general orientation; Mr. Taylor gave us a remarkable presentation on this subject yesterday and has been consistently providing us with excellent information since we began consideration of this bill.

I have some serious reservations about Mr. McKenzie's comments relating to the employees' morale and the effects of the policy to implement bilingualism in Air Canada. An inquiry is presently being held on the subject and the report will soon be tabled in the House. I think that the most convincing contribution to Canadian unity would be for us to limit ourselves to questions concerning the economic and planning position of Air Canada, as well as its orientation, rather than attempting to play on the gut feelings of French Canadians who are also employed at Air Canada. If Mr. McKenzie wants to continue in the same spirit, Mr. Chairman, I can warn you that this may give rise to other statements which will certainly not improve the situation. I beg the honourable member to limit himself to our order of reference, that is, the examination of Bill C-17 concerning the reorganization of Air Canada. I am in complete agreement with Mr. Forrestall's remarks but I am convinced that if Mr. McKenzie continues his questioning on implementation of bilingualism in the province of Quebec, particularly in Dorval, we shall make absolutely no headway. I am also convinced that he is not helping the

[Text]

zie continue à intervenir sur la question de l'application du bilinguisme dans la province de Québec, à Dorval, je suis persuadé, monsieur le président, que nous ne ferons absolument aucun progrès. Je suis persuadé aussi qu'il n'aide pas ainsi la cause de ces employés, qu'ils soient unilingues anglophones ou francophones et qu'il n'aide pas la cause de son parti qui, j'en suis sûr, croit lui aussi à l'unité canadienne.

• 1055

Le président: Merci, monsieur Roy. Mr. McKenzie.

Mr. McKenzie: Mr. Chairman, on a question of privilege, I am going to have to ask Mr. Roy to withdraw his remarks that I am expressing my opinion. I am reading into the record letters and documents that have been exchanged with Mr. Taylor in regard to employees' morale problems, 2,600 people wanting to move out of the province. I am speaking on their behalf and I am asking Mr. Taylor what he is going to do about it.

I am not expressing my personal opinion on this at all. I have had telegrams and letters in regards to this and I have a perfect right to ask questions on these Canadians' behalf. It has nothing to do with me expressing my personal opinion.

You agree with what Mr. Forrestall says that we can represent people here, and in regards to your remarks that refer to the bill, in Mr. Taylor's opening statement he said he would be glad to discuss any aspect of the operation of Air Canada.

I would just like to ask Mr. Taylor now if he could fill us in, Mr. Chairman, if he is going to take any steps to meet with these 2,600 people, or what he will be doing to deal with this serious situation. That is all I want to know at this time.

The Chairman: Thank you, Mr. McKenzie. We have allowed a considerable amount of scope in regards to the bill and to the agreement about the Air Canada annual report. I hope we would not have to make a decision about being more restrictive. However, Mr. McKenzie has posed those questions. I understand Mr. Taylor is prepared to answer them once again, and I hope that will clarify the situation for the Committee.

Mr. Taylor.

Mr. Taylor: Through the Chair, Mr. McKenzie, I share and I appreciate the concern that you expressed on behalf of these people. I would suggest that we are not dealing so much with a morale problem as we are dealing with a situation where we have people living in the province of Quebec who are not in sympathy with the current objectives of the developments in that province.

I am concerned about the Air Canada family of people, each of them, all 1,900 of them. I am concerned that their futures be assured in Air Canada. When people join Air Canada they are not guaranteed a future in any individual job or in any individual location because we are a national corporation. People find themselves geographically in areas sometimes where they would like to transfer and move out. Some people decide that their careers are not in Air Canada and decide to

[Translation]

cause of the employees whether they be unilingual English or French-speaking. Nor is he serving the cause of his party which, I am sure, believes in Canadian unity.

The Chairman: Thank you, Mr. Roy. Monsieur McKenzie.

M. McKenzie: Monsieur le président, je devrai demander à M. Roy de retirer son affirmation que j'exprime mon opinion personnelle. Je consigne au procès-verbal des lettres et des documents qui ont été échangés avec M. Taylor sur les problèmes de moral des employés, dont 2,600 veulent quitter la province. Je parle en leur nom et je demande à M. Taylor ce qu'il entend faire.

Je n'exprime aucune opinion personnelle. J'ai reçu des télégrammes et des lettres à ce sujet et j'ai tout à fait le droit de poser des questions au nom de ces Canadiens. Cela n'a rien à voir avec l'expression d'opinion personnelle.

Vous êtes d'accord avec M. Forrestall qui dit que nous représentons la population canadienne et, pour ce qui est de la nécessité de s'en tenir au projet de loi, je vous rappelle que M. Taylor a dit, dans sa déclaration préliminaire, qu'il serait heureux de parler de toute question concernant le fonctionnement d'Air Canada.

J'aimerais demander maintenant à M. Taylor s'il a l'intention d'organiser une réunion avec ces 2,600 employés. Que compte-t-il faire pour résoudre ce grave problème? C'est tout ce que je veux savoir à présent.

Le président: Merci, monsieur McKenzie. Nous vous avons accordé beaucoup de latitude pour la discussion du bill et du rapport annuel d'Air Canada. J'espère que nous ne serons pas obligés de limiter cette liberté. Je crois que M. Taylor est disposé à vous répondre encore une fois et j'espère que vous aurez les précisions nécessaires.

Monsieur Taylor.

M. Taylor: Monsieur McKenzie, je partage la préoccupation que vous avez exprimée au nom de ces personnes. A mon avis, il ne s'agit pas tellement d'un problème de moral mais plutôt de la situation de résidents de la province de Québec qui ne sont pas sympathiques aux objectifs qui ont été fixés pour cette province.

Je me préoccupe pour toute la famille d'Air Canada, tous nos 1,900 employés. Je veux que leur avenir soit assuré dans notre société. Les employés que nous recrutons ne reçoivent pas de garantie sur le poste qu'ils occupent ou leur endroit de travail puisque nous sommes une société nationale. Il arrive parfois que certains employés aimeraient mieux travailler dans d'autres provinces. Certaines personnes décident qu'elles ne

[Texte]

join other corporations in order to live and work in other places. This is a normal fact of life.

These people that you refer to at the maintenance base, we are dealing with them both collectively and individually. As individual ones have problems we discuss their individual problems with them. I have tried to assure the Committee, and I have tried to assure these people, collectively and individually, that their careers in Air Canada are assured while they continue to do a good job for Air Canada. I do not believe, and this is a personal view as the chief executive officer of Air Canada, that any purpose would be served by suddenly transferring 2,000 people out of the province of Quebec.

• 1100

I will do my best, Mr. McKenzie, to allay the fears of these people. It is not easy, as you know, in dealing with people's emotions, to suddenly just by a few words to allay fears of people. But the management of Air Canada, from the top down, are doing everything they possibly can to allay the fears of these people to assure them that their jobs are secure, either in Montreal or somewhere else as jobs open up, and we are transferring, as I mentioned the other day, 80 to 90 people to Toronto this year simply because that is where the work is being done. I do not think the impression can be left with the Committee that I am not personally concerned and that we as a corporation are not doing anything about it. I have met with the executive of this group when they asked to meet with me. I have communicated publicly with them and I have communicated privately with them. And I can assure you, and I can assure this Committee, that I will do everything humanly possible to protect their rights in Air Canada as employees of Air Canada.

Mr. McKenzie: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. McKenzie.

Mr. Harquail.

Mr. Stewart: Mr. Chairman, on a point of order.

The Chairman: Mr. Stewart, on a point of order.

Mr. Stewart: I know that earlier, Mr. Chairman, you mentioned that it would not be appropriate at this time to accept amendments because we did not have a quorum. I am not sure if we have one now or not.

The Chairman: Mr. Stewart, at the moment we do not have a quorum. There are members who are not on the Committee at the moment but they will be shortly.

Mr. Stewart: But I wonder whether you would nevertheless accept the amendments so that you would have an opportunity to study them and see whether or not they are acceptable. Perhaps that would help us in our progress, so that when we do have a quorum we will be able to go ahead with it. Do you think that might be possible?

The Chairman: Are you speaking about government amendments?

[Traduction]

veulent pas faire carrière avec Air Canada et changent d'employeur pour vivre dans d'autres endroits. C'est normal.

Pour ce qui est des employés de la base d'entretien, nous nous occupons d'eux de façon collective et individuelle. Nous parlons individuellement à des employés qui ont des problèmes et j'ai tâché de donner des assurances au Comité et à ces employés sur leur avenir professionnel avec Air Canada, pourvu qu'ils continuent à faire du bon travail pour la société. Personnellement, en tant que président d'Air Canada, je ne crois pas qu'il servirait à quelque chose de muter 2,000 employés québécois du jour au lendemain.

Je ferai tout en mon possible, monsieur McKenzie, pour rassurer ces employés. Vous devez savoir qu'il n'est pas facile de calmer les gens simplement en leur parlant lorsqu'ils éprouvent de fortes émotions. Mais la direction d'Air Canada, à tous les niveaux, fait l'impossible pour les rassurer, en leur rappelant que leur emploi est sûr, soit à Montréal, soit ailleurs au fur et à mesure où des ouvertures se produisent. Et il y a des mutations qui sont faites. J'ai parlé, l'autre jour, de 80 ou 90 employés qui avaient été envoyés à Toronto, cette année, à cause d'un surplus de travail à cet endroit. Je ne voudrais pas que le Comité ait l'impression que je ne fais rien personnellement pour ces employés ou que la compagnie ne fait rien. J'ai rencontré les représentants autorisés du groupe lorsqu'ils ont demandé à me voir. J'ai communiqué avec eux en public et en privé. Je puis vous assurer, je puis assurer le Comité, que je ferai tout ce qui est humainement possible de faire pour protéger leurs droits en tant qu'employés d'Air Canada.

M. McKenzie: Je vous remercie.

Le président: Merci, monsieur McKenzie.

Monsieur Harquail.

M. Stewart: J'invoque le Règlement, monsieur le président.

Le président: Monsieur Stewart.

M. Stewart: Monsieur le président, vous avez dit plus tôt que les amendements ne pouvaient être reçus parce qu'il n'y avait pas de quorum. Je ne sais pas s'il y a un quorum maintenant.

Le président: Nous n'avons pas de quorum actuellement, monsieur Stewart. Il y en a parmi nous qui ne sont pas membres du Comité encore, mais ils devraient le devenir très bientôt.

M. Stewart: Vous pourriez peut-être accepter les amendements quand même de façon à ce que vous puissiez les utiliser et indiquer s'ils sont recevables. Nous pourrions prendre de l'avance de façon à procéder plus rapidement lorsque nous aurons un quorum. Vous croyez que c'est possible?

Le président: Vous parlez des amendements du gouvernement?

[Text]

Mr. Stewart: Any amendments. I believe Mr. McKenzie has one he would like to submit and I certainly have one I would like to submit; and I think Mr. Mazankowski mentioned last night that he has one he would like to submit as well.

The Chairman: Yes. We have some amendments from the Opposition side.

Mr. Harquail.

Mr. Harquail: Thank you, Mr. Chairman. Through you to Mr. Taylor, I want to come back to my earlier questioning regarding the status on joint fares out of Chaleur and Chatham. Could you just tell the Committee what the status is on that, why those people ought to pay more than residents, say, flying out of Moncton to Montreal?

While we are waiting for that information, Mr. Chairman, I wonder whether Mr. Taylor could advise his view. Since you are in an advantageous position as a corporation with some \$600 million in government subsidies, do you not agree that you are in somewhat of a competitive advantage over other Canadian commercial carriers since it would eliminate \$50 to \$60 million in interest charges?

Mr. Taylor: Through the Chair, if I may, Mr. Harquail, I will take your questions in reverse order until I can get my mind working on joint fares.

On your second question, I am not quite sure that I understand what you mean by \$600 million in subsidy. First of all, we do not collect subsidy. I do not know whether you are referring to the bill that is before the House and the conversion of certain debt to equity. I am not sure. So if I could ask for clarification on this point, sir.

Mr. Harquail: Yes, that is what I am referring to. In other words, you are in the privileged position of having that total before us, because it is a federal Crown corporation, as opposed to the position of people in the private sector who do not enjoy that type of financial support.

Mr. Taylor: Through the Chair, Mr. Harquail, I think every company has equity money put into the corporation in various amounts. Either it is put in as straight paid-in capital or it is put in in terms of surplus, and an equity base is required in order to get any industry off the ground. Air Canada, which is a billion-dollar corporation, got off the ground with \$5 million of equity, and it has returned heavily the investment of the Canadian public through the debt instruments. The majority of airlines in the free world, in North America and so on, have approximately 60 per cent to 75 per cent in some cases, or perhaps I should say 40 per cent to 75 per cent, equity participation. For instance, 75 per cent of Northwest Airlines capital is equity capital paid in either in shares or earnings.

What this bill is intended to do is put Air Canada on approximately the same financial base as other business and other carriers. British Airways, for example, have a 50-50 base, 50 per cent equity—50 per cent debt. On the debt Air

[Translation]

M. Stewart: De tous les amendements. Je pense que M. McKenzie en a un. J'en ai un moi-même. M. Mazankowski a indiqué hier qu'il en avait un aussi.

Le président: Il y a quelques amendements qui doivent être présentés par les députés de l'opposition en effet.

Monsieur Harquail.

M. Harquail: Monsieur le président, monsieur Taylor, je voudrais revenir sur une question que j'ai soulevée plus tôt, les taux communs à partir de Chaleur et de Chatham. Je voudrais savoir pourquoi les habitants de ces régions doivent payer davantage que les gens qui partent de Moncton pour aller à Montréal, par exemple.

Pendant qu'on cherche ce renseignement, je me demande si M. Taylor ne pourrait pas donner son avis sur une autre question. Puisque votre compagnie touche des subventions gouvernementales de l'ordre de 600 millions de dollars, ne croyez-vous pas que vous avez un avantage dans la concurrence par rapport aux autres transporteurs canadiens? Ne croyez-vous pas que vous gagnez 50 ou 60 millions de dollars en intérêt de cette façon?

M. Taylor: Si vous le permettez, monsieur le président, monsieur Harquail, je vais répondre à la deuxième question en premier pendant qu'on essaie de trouver le renseignement demandé concernant les taux communs.

En ce qui concerne votre deuxième question, je ne sais pas très bien ce que vous entendez par des subventions de 600 millions de dollars. Nous ne touchons pas de subvention. Peut-être voulez-vous faire allusion au bill qui est devant la Chambre et qui tend à convertir la dette en capital effectif. Je vous demanderais de préciser davantage, si vous le voulez bien.

M. Harquail: C'est ce dont j'ai voulu parler en effet. En d'autres termes, vous vous trouvez dans une situation privilégiée de ce fait, du fait que vous êtes une société de la Couronne, par opposition aux compagnies du secteur privé qui n'ont pas les mêmes avantages financiers.

M. Taylor: Monsieur le président, monsieur Harquail, toutes les compagnies ont un capital effectif d'un certain montant. Il y a le capital-actions versé ou les excédents, et il faut une mise de fonds pour faire démarrer la compagnie. Air Canada, qui est une compagnie d'un milliard de dollars, est partie d'un investissement de 5 millions de dollars et a rapporté largement au public canadien sous forme de créance recouvrable. La majorité des compagnies aériennes du monde libre, d'Amérique du Nord et d'ailleurs, ont de 60 p. 100 à 75 p. 100, dans certains cas, je devrais plutôt dire de 40 p. 100 à 75 p. 100, de capital-actions. Par exemple, la Northwest Airlines a 75 p. 100 de son capital qui est du capital-actions payable en actions ou en dividendes.

Le bill place tout simplement Air Canada sur le même pied que les autres compagnies aériennes pour ce qui est du financement. British Airways, par exemple, est financée 50-50, 50 p. 100 capital-actions, 50 p. 100 dette. Air Canada a payé des

[Texte]

Canada has paid rates of interest ever since debt was incurred by the company. On the cases of equity it will have a dividend policy and will return dividends to the shareholder. So I would suggest, Mr. Harquail, that this is not a subsidy and it is only putting us on a comparable base to other commercial corporations, both in this industry and outside it.

Mr. Harquail: Would it surprise you to know that most Canadians today are not aware of the fact that, as of this date, Air Canada is under the guise of the Canadian National Railways?

Mr. Taylor: Through the Chair, again, the shares of Air Canada are held by the CNR on behalf of the government. However, we have not, nor have we ever, been treated as a subsidiary of the CNR, in that we report separately and independently to Parliament.

Mr. Harquail: I do not know whether you got around to answering totally the question the other day about your personal position on Bill C-17. Are you satisfied with what is contained in this proposed legislation in removing your corporation from that connection it shares with Canadian National Railways, as a totally independent airline?

Mr. Taylor: Yes, my position is that I support the thrust of the bill in having our shares held directly by the Minister as opposed to having them held by the CNR. I see no purpose in continuing that relationship.

Mr. Harquail: We get the impression from time to time that a corporation such as the CBC is sometimes reluctant to have inquiries by parliamentarians. There seems to be, ironically enough for a corporation whose main objective is communication, a complete breakdown of communication between that corporation and Parliament. How do you see your relationship between your corporation and Parliament, and your own personal philosophy and attitude towards your responsibilities as President of that corporation in co-operating and reporting following the approval of this bill and any other legislation that you are required to respond to?

Mr. Taylor: Through the Chair, Mr. Harquail, I believe I have indicated previously in this Committee hearing that I welcome the opportunity to report to Parliament through this Committee. I take very seriously, and I know my management takes very seriously, our responsibilities and obligations to report as a corporation owned by the people of Canada to the people of Canada through this Committee and through Parliament. I welcome the opportunity to come here and do the best I can to try to answer the questions and the concerns of members, to the best of my ability.

Mr. Harquail: So it is a matter of attempting to give the best service possible to Canadians, then . . .

Mr. Taylor: Yes.

Mr. Harquail: . . . as we are all charged to do.

Are you able to comment now on the joint fares?

Mr. Taylor: If I could, Mr. Chairman, I would like to come back to Mr. Harquail specifically, because he has asked about a specific joint fare between . . .

[Traduction]

intérêts sur sa dette depuis le début. Pour ce qui est du capital-actions, elle aura à élaborer une politique de dividendes et à verser des dividendes à ses actionnaires. Il ne s'agit donc pas d'une subvention, monsieur Harquail. La compagnie sera simplement sur le même pied que les autres dans cette industrie ou dans d'autres industries.

M. Harquail: Seriez-vous surpris d'apprendre que la plupart des Canadiens aujourd'hui ne savent pas qu'à ce jour, Air Canada est encore sous la gouverne des chemins de fer Nationaux du Canada?

M. Taylor: Les actions d'Air Canada sont détenues par le CN au nom du gouvernement. Nous n'avons cependant jamais été traités comme une filiale du CN, en ce sens que nous avons toujours fait rapport séparément et indépendamment au Parlement.

M. Harquail: Je ne sais pas si vous avez répondu complètement à la question, l'autre jour, lorsqu'on vous a demandé vos vues personnelles sur le Bill C-17. Êtes-vous satisfait des dispositions du présent projet de loi qui vous libère de ces liens avec le CN et qui fait de vous une compagnie entièrement autonome?

M. Taylor: J'ai dit que j'appuyais l'intention du bill qui fait que nos actions seront directement détenues par le ministre et non plus par le CN. Je ne vois pas l'utilité de maintenir les liens avec le CN.

M. Harquail: On a parfois l'impression que des sociétés comme la Société Radio-Canada voit d'un mauvais œil les enquêtes que mènent les parlementaires sur leurs activités. Il est étrange de constater qu'une société dont le but et la raison d'être est la communication n'arrive pas à communiquer avec le Parlement. Comment voyez-vous les liens entre votre compagnie et le Parlement et comment voyez-vous vos responsabilités, en tant que président de cette compagnie, en matière de coopération et de présentation de rapports dans le contexte du présent bill et de toute autre mesure à laquelle vous êtes soumis?

M. Taylor: Je pense déjà avoir indiqué au Comité que je suis heureux de pouvoir faire rapport au Parlement par son intermédiaire. J'accorde beaucoup d'attention, au même titre que tous les autres membres de la direction, à mes responsabilités en matière de présentation de rapports. J'estime que la compagnie doit rendre compte au peuple canadien, à qui elle appartient, par l'entremise du Comité du Parlement. Je suis heureux d'avoir cette occasion de rendre compte de son activité. J'essaie de répondre le mieux possible aux questions des députés.

M. Harquail: Il s'agit donc de donner le meilleur service possible aux Canadiens . . .

M. Taylor: En effet.

M. Harquail: . . . comme c'est notre rôle à tous.

Vous avez pu trouver les renseignements concernant les taux communs?

M. Taylor: Si vous le permettez, monsieur le président, je vais essayer de répondre à cette question précise de M. Harquail concernant les taux communs entre . . .

[Text]

• 1110

Mr. Harquail: Chatham and Montreal. There is a difference of \$28 in that fare, as opposed to a Canadian's getting on Air Canada at Moncton to go to Montreal.

Mr. Taylor: I would like to check the numbers, Mr. Harquail, because all airlines have a policy with respect to what we call joint and interline fares. They are set up so that the two airlines—or more airlines, if necessary—are involved in them and they carry a passenger on a series of routes over which the combination of fares is higher than the total, and higher than the true fare. They then share the reduction on what we call a straight rate prorated of their portion of the fare.

We have a number of joint fares with EPA, where passengers can travel on EPA to Montreal and connect to Vancouver and get the same fare as though they had travelled on Air Canada all the way through. In the specific one of Charlo to Montreal . . .

Mr. Harquail: To Ottawa.

Mr. Taylor: I would like to check that, because I do not have the individual fare in front of me.

Mr. Harquail: Would you be kind enough to have that information directed to me, please?

Mr. Taylor: Yes, I would.

Mr. Harquail: Just one other final question, Mr. Chairman, on Mr. Forrestall's comments and for my own information, because prior to this time concerning Bill C-17, I had hoped to have you appear as well, when we had some discussions over the last six months. Could you explain the relationship of your corporate attitude in terms of coming here, and the discussions that go on between, say, our Committee and Parliament in terms of developing a reference that would have you appear here? Do you agree, as well, that it is not a good thing to have one and one half years or two years go by before we have such an opportunity? I suppose the prerogative always rests with Parliament, but what is your own view on that? I think this is one of the few times you have appeared since you became President of Air Canada.

Mr. Taylor: It is the first time that I have appeared, Mr. Harquail.

Mr. Harquail: That is what I thought. Somebody said that you had been here before, but I did not think I had ever seen you here.

Mr. Taylor: As far as I am personally concerned, an annual appearance would mean that I would not have to go back in my memory more than one year, hopefully. I have been having to go back this time to 1972 and 1973. I would welcome an annual appearance, Mr. Harquail.

Mr. Harquail: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Harquail.
Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: I would defer to Mr. Stevens, please. No, I will go on as I just have one or two quick ones at this point. With respect to air-crew training, what are your current

[Translation]

M. Harquail: Chatham et Montréal. Il y a une différence de \$28 par comparaison aux voyageurs qui empruntent un vol d'Air Canada entre Moncton et Montréal.

M. Taylor: J'aimerais vérifier ces chiffres, monsieur Harquail, car toutes les compagnies ont une politique relative à ce que nous appelons des tarifs mixtes et des tarifs de correspondance. Ces tarifs sont établis de façon à ce que les deux compagnies, ou davantage si nécessaire, puissent transporter les voyageurs en empruntant des itinéraires qui reviennent plus chers que le montant total du tarif réel. Ensuite, elles répartissent la diminution de ce que nous appelons un tarif fixe ou prorata du montant qui leur revient.

La société EPA dispose d'un certain nombre de tarifs mixtes et les voyageurs peuvent se rendre à Montréal par EPA et prendre une correspondance pour Vancouver, et ce, pour le même prix que s'ils avaient voyagé sur Air Canada depuis le début. En ce qui concerne la liaison Charlo-Montréal . . .

M. Harquail: Ottawa.

M. Taylor: Je voudrais vérifier ces chiffres car je n'ai pas ce tarif précis sous les yeux.

M. Harquail: Auriez-vous la bonté de me faire parvenir ces renseignements, s'il-vous-plaît?

M. Taylor: Oui, je le ferai.

M. Harquail: Une dernière question, monsieur le président, au sujet des remarques de M. Forrestall. Avant d'étudier ce bill C-17, j'espérais que vous comparâtriez pour participer aux discussions que nous avons eues au cours des six derniers mois. Pourriez-vous nous donner des précisions sur l'attitude de votre société au cours des discussions qui ont lieu entre notre comité et le Parlement? Reconnaissez-vous qu'il est désastreux que vous ne comparâssiez qu'une fois tous les 18 mois ou tous les deux ans? Je suppose qu'il incombe au Parlement de vous convoquer, mais quelles sont vos opinions à ce sujet? Je pense que c'est l'une des rares fois où vous avez comparu devant un comité depuis votre nomination à la présidence d'Air Canada.

M. Taylor: C'est la première fois que je compare, monsieur Harquail.

M. Harquail: C'est ce que je pensais. Quelqu'un m'a dit que vous aviez déjà comparu, mais je ne pense pas vous avoir jamais vu ici.

M. Taylor: En ce qui me concerne personnellement, une comparution par an signifierait que je ne serais pas obligé de remonter dans mes souvenirs au-delà d'une année. Cette fois, je dois remonter jusqu'à 1972 et 1973. Je serais très heureux de comparaître une fois par an, monsieur Harquail.

M. Harquail: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Harquail.
M. Forrestall.

M. Forrestall: Je laisse mon tour à M. Stevens. Ou non, je poserais une ou deux questions brèves. En ce qui concerne la formation de l'équipage, quelles sont vos pratiques actuelles,

[Texte]

practices, Mr. Taylor? Where are you doing your flight training? What is the extent of it? Would you, perhaps, make some general observations as to where you are doing it, why you are doing it, the particular locations, and comment too about the general status?

Mr. Taylor: We do it in a number of places. If I could just quickly run through the process. Today, of course, when a pilot comes to us he has what we refer to as ground-school training, which is done in Montreal. Once he has completed ground school and goes on the line, so called, there are established regular intervals by which he must take simulator training. Simulator training is done in Montreal and Toronto, because simulator training is done on hours when the pilot is available. More and more crew training today is being done in simulators, as opposed to actual flight, because of the increasing sophistication of simulators today in actual checks by supervisory pilots of crews. This is done, of course, on hands-on as well as in simulators, and this is done again wherever the check pilots and where the crews either have layovers or have time. The majority of it is done in Montreal and Toronto, I think we do some of it occasionally in Halifax, we have done some in Ottawa, we do some in the West. But the vast majority of it is done in simulators and the vast majority of that is done in Montreal and Toronto.

• 1115

Mr. Forrestall: Do we own the simulators?

Mr. Taylor: We own the simulators.

Mr. Forrestall: Do you have simulators for all of your types?

Mr. Taylor: Yes, we have 747s, 1011s and 727s.

Mr. Forrestall: Just to come back, then, for a moment to the question that I was asking: when you go into flying training at a place like Halifax, you sure as the devil increase our revenues and make us look a little healthier, and the airport a little bit more active, and to be parochial for a moment, I wish you would do more of it there. You certainly do not have any trouble getting the type of weather that encourages instrument flying.

Back to the losses arising out of theft. One-and-a-half per cent is, of course, very, very low. I note your freight and express revenues were \$93.8 million and 1.5 per cent of that, it seems to me would be, if I figure it correctly, \$1.4 million. Am I correct?

Mr. Taylor: Mr. Chairman, I think it was around \$1.4 million or something of that order, but I can confirm that in a moment.

Mr. Forrestall: Well, roughly \$1.4 million.

What I am trying to get at is that in terms of control, relative to the total amount of movement, this seems very low; but on the other hand, a million to a million-and-a-half dollars represents a tremendous inconvenience to those who lose goods; represents more importantly, I think, a fairly substan-

[Traduction]

monsieur Taylor? Où s'effectue la formation de votre personnel? En quoi consiste-t-elle? Pourriez-vous, peut-être, nous faire des remarques générales sur ce que vous faites, pourquoi, où et comment?

M. Taylor: Nous formons nos équipages à divers endroits différents. Je vais brièvement vous décrire le processus. Bien sûr, aujourd'hui, lorsqu'un pilote se présente à nous, il doit avoir suivi une formation dans un collège spécialisé, qui se trouve à Montréal. Lorsqu'il a terminé ses études et commence à piloter, il doit suivre, à intervalles réguliers, des séances de formation qui ont lieu au moyen d'un simulateur de vol. Ce type de formation est donné à Montréal et à Toronto, car les exercices de simulateur ne peuvent avoir lieu que lorsque le pilote est disponible. Un nombre de plus en plus grand de pilotes est actuellement formé par des simulateurs, et non pas à l'issue de vols réels, en raison du perfectionnement accru des simulateurs qui permettent une surveillance plus sévère des pilotes. Il faut, bien sûr, que les pilotes responsables ainsi que le personnel soient disponibles à ce moment-là. L'essentiel de cette formation a lieu à Montréal et à Toronto et, de temps en temps, à Halifax ou à Ottawa. Cela a parfois lieu dans l'Ouest. Mais l'essentiel de la formation se fait par simulateurs et a lieu à Montréal et à Toronto.

M. Forrestall: Les simulateurs nous appartiennent-ils?

M. Taylor: Oui.

M. Forrestall: Avez-vous des simulateurs pour tous les types d'appareils?

M. Taylor: Oui, nous avons des simulateurs de 747, de 1011 et de 727.

M. Forrestall: Je voudrais en revenir à la question que j'ai posée. Lorsque la formation a lieu à Halifax, par exemple, il est certain que les recettes de la ville connaissent une augmentation et que la situation est un peu plus florissante. L'aéroport est un peu plus actif et, au risque de faire de l'esprit de clocher, je trouve que cela devrait se faire plus souvent. Vous n'avez sûrement aucune difficulté à obtenir le genre de temps qui encourage le vol aux instruments.

Pour en revenir aux pertes qui proviennent du vol. Un et demi p. 100 est un pourcentage extrêmement faible, bien sûr. Je remarque que les recettes des lignes expresses et des lignes de marchandises représentent 93.8 millions de dollars et, si je ne me trompe pas, 1.5 p. 100 de cette somme équivaut à 1.4 million de dollars. Est-ce exact?

M. Taylor: Monsieur le président, je crois que cela tourne aux environs de 1.4 million de dollars, et je peux vous confirmer cela dans un moment.

M. Forrestall: Environ 1.4 million de dollars.

En ce qui concerne le volume total des recettes, ce pourcentage semble extrêmement faible; mais d'autre part, un million à un million et demi de dollars représente une perte terrible pour ceux à qui des marchandises sont volées; dans la mesure où cela provoque une augmentation de l'assurance contre le

[Text]

tive increases in the insurance, in trying to insure against losses such as these to all of the users. How effective is recovery? How effective in terms of security is the recovery of goods lost through pilfering or theft? In other words, if you are having to compensate at about \$1.4 million, would total losses range to \$2 million or \$10 million, but that you are recovering the difference between \$1.4 million and some other figure.

Mr. Taylor: Through the Chair, Mr. Forrestall, I do not have that figure but I would be glad to try and get it.

My impression would be, and I give you this strictly from experience, that the recovery is not very high in terms of freight, because if it is pilfered, then once it has gone, it has gone. Without getting into the details of investigation, there have been a great number of convictions and some recovery, both from outside and inside sources; but I just do not have a feel for the difference between the two, though I would be glad to try and get that for you.

Mr. Forrestall: All right. That is, I guess, what I wanted to hear from you, that in fact we are not having \$20 or \$30 or \$40 million worth of material stolen . . .

Mr. Taylor: No, the difference is very small.

Mr. Forrestall: . . . and that we are recovering it, because that would indicate that we are not in a very healthy situation with respect to it. It would indicate that the security and the recovery operation was damn successful but not necessarily the security of the goods in the first place.

Mr. Taylor: We have a problem internally that we are continually monitoring and developing systems for, Mr. Forrestall, with lobsters. If you put "lobster" on the outside of the package . . .

Mr. Forrestall: Well, you know my problem with moving lobsters out of the Atlantic provinces.

Mr. Taylor: . . . the problem with that is that once they are gone, you are not going to recover very much of them.

• 1120

Mr. Forrestall: No, unless you look under tarpaulins, and then you find them. But that is only if you go to the airport at 3 o'clock in the morning, after having been told that your lobsters did not arrive and having been assured that the DC-8 or the DC-9 landed nowhere from the moment it took off from Halifax until it arrived in Ottawa. Have you crawled around the hold of one of those things recently?

Mr. Taylor: I have crawled around in them, Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: I know you have.

According to your annual report, 1976, the present value of the actuarially determined unfunded liability of the corporation's pension plans at the end of last year was approximately \$92.2 million. This liability is being retired by annual payments of roughly \$92.5 million up to the year 2027. Effective the first of this new year, the corporation approved adjustments to the actuarial assumptions which will increase the unfunded liability by a further \$36.4 million to be retired by

[Translation]

vol, comparable à celles de tous les autres usagers. Dans quelle mesure réussissez-vous à amortir vos pertes? Quelles garanties avez-vous de récupérer les marchandises perdues ou volées? En d'autres termes, si vous devez amortir des pertes se chiffrant à 1.4 million de dollars, cela signifie-t-il que le montant total des pertes se situe entre deux et dix millions de dollars mais que vous n'amortissez que la différence entre 1.4 million de dollars et un autre chiffre?

M. Taylor: Monsieur Forrestall, je n'ai pas ces chiffres mais je serais très heureux de vous les faire parvenir.

D'après ma propre expérience, j'ai l'impression que nous ne récupérerons pas grand-chose sur les marchandises perdues, car si elles ont été volées, elles ne peuvent pas être récupérées. Sans entrer dans les détails des enquêtes, de nombreuses condamnations ont été prononcées et des dommages et intérêts ont été versés grâce à des sources intérieures comme extérieures; mais je n'ai aucune idée de la différence entre ces deux chiffres bien que je m'efforcerais de trouver les chiffres que vous voulez connaître.

M. Forrestall: Très bien. Je voulais simplement que vous me disiez que les produits volés ne représentent pas 20 ou 30 ou 40 millions de dollars.

M. Taylor: Non, la différence est minime.

M. Forrestall: Et que nous récupérons ces pertes. Le contraire signifierait que la situation n'est pas très brillante. Cela signifierait que les opérations de garantie et de récupération sont tout à fait fructueuses mais que les produits ne sont pas nécessairement suffisamment assurés.

M. Taylor: Un problème se pose à l'échelon interne à savoir, monsieur Forrestall, que nous améliorons continuellement les modes de transport des homards. Si vous inscrivez «homard» à l'extérieur du paquet . . .

M. Forrestall: Vous savez quelles sont mes difficultés pour ramener des homards des provinces atlantiques à Ottawa.

M. Taylor: Le problème, c'est que si l'on vole vos homards, vous ne pourrez pas les récupérer.

M. Forrestall: Mais vous risquez de les trouver si vous soulevez des toiles de bache. Et encore, vous devez vous rendre à l'aéroport à 3 h du matin, après avoir été informé que vos homards ne sont pas encore arrivés et après avoir été averti que le DC-8 ou le DC-9 n'avait fait aucune escale entre son départ d'Halifax et son arrivée à Ottawa. Avez-vous réussi à mettre la main sur une de ces bestioles récemment?

M. Taylor: Oui, monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Je le sais.

D'après votre rapport annuel pour 1976, la valeur actuelle calculée par actuariat du passif, de la société, au chapitre des plans de retraite, était d'environ 92.2 millions de dollars à la fin de l'année dernière. Ce passif est amorti par des paiements annuels d'environ 92.5 millions de dollars jusqu'à l'année 2027. A partir du premier jour de cette année, la société a approuvé des ajustements au calcul actuariel qui doivent augmenter le passif de la société de 36.4 millions de dollars. Ce passif devra

[Texte]

additional annual payments of \$3.8 through to 1992. When was your plan last subjected to an actuarial review, and are you in fact happy with it? Perhaps the third aspect of it is: what is the impact of indexing and how are you handling that?

Mr. Taylor: The last actuarial review, Mr. Forrestall, through the Chair, I believe was in 1976.

On the question of indexing, our pension plan is not fully indexed; we treat it on an ad hoc basis, on an annual basis. In fact, we are now going through the process of deciding what adjustment, if any, we will make as a result of the increased cost of living in 1976. This is about the time of the year when we have all of the information.

Mr. Forrestall: Is this the \$36.4 million at page 17, item 10 in your vote?

Mr. Taylor: Some of that includes the adjustment that was made for 1975, plus other adjustments in the pension fund that are constantly going on in the various changes. In 1976, for 1975, there was an adjustment of about three points below the cost of living index for 1975 which ran around 10 per cent, and the adjustment was around 7 per cent. We have never fully indexed the pension.

Mr. Forrestall: Is that an option that in the times of bargaining, for example, your employees might through professional organizations negotiate with the company? That is to say, if the employees of Air Canada determined they wanted full indexing, and your financial people were to indicate to you that, yes, if they want to pay an extra one-half of 1 per cent, or 1 per cent of whatever it worked out to, then the corporation would be prepared to entertain discussions on the question of full index. In other words, is it a negotiable position or do they have full intention to rely on the ad hoc approach by the corporation itself from year to year?

Mr. Taylor: Through the Chair, Mr. Forrestall, pensions are not a bargainable item in our union contract. There is a pension committee that is made up of both company representatives and representatives of the union groups. In other words, the employees are represented on the pension committee, both from the large union groups as well as the non-union groups. This committee makes recommendations to the corporation, which are evaluated by the corporation and subsequently presented to the board, if necessary, on such matters as indexing, levels, rules and regulations. No, it is not a bargainable item but there is an input vehicle for the employees to input views and recommendations with respect to the pension administration through the pension fund.

• 1125

The Chairman: Thank you, Mr. Forrestall. Mr. McKenzie, if you are agreeable, we can deal with your motion at this time, since we have the necessary quorum.

Mr. McKenzie: All right, I will just read the motion, Mr. Chairman.

[Traduction]

être compensé par des paiements annuels supplémentaires de 3.8 millions de dollars jusqu'en 1992. Quand votre plan a-t-il fait l'objet d'une révision actuarielle pour la dernière fois et êtes-vous satisfait? Le troisième aspect de ma question est ceci: quel est l'impact de l'indexation et quelle est votre attitude?

M. Taylor: La dernière révision actuarielle a été effectuée, monsieur Forrestall, en 1976.

Pour ce qui est de l'indexation, notre plan de retraite n'est pas totalement indexé. Nous pratiquons une indexation sur une base annuelle et ad hoc. En fait, nous sommes en train de décider quel sera l'ajustement que nous effectuerons suite à l'augmentation du niveau de vie enregistrée en 1976. C'est, en général, vers cette époque-ci de l'année que nous obtenons tous les renseignements pertinents.

M. Forrestall: S'agit-il des 36.4 millions de dollars qui sont cités à la page 17, poste 10 de votre crédit?

M. Taylor: Cette somme comprend les ajustements qui ont été effectués pour 1975 ainsi que d'autres ajustements au plan de pension qui sont constamment soumis à des changements. En 1976, un ajustement de trois points au-dessus de l'index du coût de la vie pour 1975, qui était d'environ 10 p. 100, a été effectué et l'ajustement était d'environ 7 p. 100. Nous n'avons jamais complètement indexé le plan de retraite.

M. Forrestall: S'agit-il d'un point sur lequel vos employés pourraient négocier par l'intermédiaire d'un organisme professionnel? Par exemple, si les employés d'Air Canada décidaient qu'ils voulaient bénéficier d'une indexation totale et si vos agents financiers vous informaient que cela serait possible s'ils acceptaient de payer 5 p. 100 ou 1 p. 100 par an de plus, alors la société serait-elle prête à amorcer des discussions sur l'ensemble de l'indexation? En d'autres termes, est-il possible de négocier sur ce point ou avez-vous l'intention de maintenir la politique ad hoc adoptée par la société depuis des années?

M. Taylor: Monsieur Forrestall, les plans de retraite ne sont pas un élément négociable de notre contrat avec le syndicat. Il existe un comité chargé des plans de pension. Ce comité est constitué de représentants de la société et des groupes syndicaux. En d'autres termes, les employés sont représentés par des syndicats importants et par des groupes non syndiqués. Ce comité fait des recommandations à la société au sujet de l'indexation, des niveaux, des règlements et des règles. La société les étudie et les présente, si elle le juge utile, au conseil d'administration. Non, il ne s'agit pas d'une question négociable. Il existe un mécanisme permettant aux employés de faire des recommandations sur l'administration du fonds de retraite.

Le président: Merci, monsieur Forrestall. Monsieur McKenzie, si vous voulez bien, nous pourrions maintenant considérer votre motion, puisque nous avons le quorum nécessaire.

M. McKenzie: Très bien. Je vais lire la motion, monsieur le président.

[Text]

I move that the Standing Committee on Transport and Communications commence an investigation to study the feasibility of phasing out Air Canada operations if necessary in the Province of Quebec to other parts of Canada and make recommendations and without limiting the generality of the foregoing the Committee should

(a) call representatives from the Air Canada Employees Union and the Canadian Aviation Fellowship to look into employee morale and

(b) study the full impact of Bill 1 on Air Canada employees.

The Chairman: Shall I dispense with reading the motion? Has everyone understood it?

An hon. Member: What I heard is not true, Mr. Chairman. Have you a photocopy of it?

The Chairman:

That the Standing Committee on Transport and Communications commence an investigation to study the feasibility of phasing out Air Canada operations if necessary in the Province of Quebec to other parts of Canada and make recommendations and without limiting the generality of the foregoing the Committee should

(a) call representatives from the Air Canada Employees Unions and the Canadian Aviation Fellowship to look into employee morale and

(b) study the full impact of Bill 1 on Air Canada employees.

Mr. McKenzie tabled the motion yesterday and we have . . .

Mr. Rompkey: On a point of order. But you finish yours.

The Chairman: Okay. At our last meeting on Monday June 20, 1977, Mr. McKenzie proposed to move:

That the Standing Committee on Transport and Communications commence an investigation to study the feasibility of phasing out Air Canada operations if necessary in the Province of Quebec to other parts of Canada and make recommendations and without limiting the generality of the foregoing the Committee should

(a) call representatives from the Air Canada Employees Unions and the Canadian Aviation Fellowship to look into employee morale and

(b) study the full impact of Bill 1 on Air Canada employees.

Is there any discussion?

An hon. Member: Yes, there will be discussion on that kind of motion.

The Chairman: Mr. McRae.

[Translation]

Je propose, monsieur le président, que le Comité permanent des transports et des communications commence une enquête sur la possibilité de déplacer ailleurs, au Canada, si cela s'avère nécessaire, les services d'Air Canada actuellement établis dans la province de Québec et qu'il fasse des recommandations à ce sujet et, sans limiter la portée générale de ce qui précède, que le Comité

a) convoque des représentants des syndicats des employés de la société Air Canada et de la Canadian Aviation Fellowship pour étudier le moral des employés et

b) étudie l'impact du Bill 1 sur les employés de la société Air Canada.

Le président: Voulez-vous me dispenser de la lecture de la motion? Tout le monde a bien compris?

Une voix: Avez-vous une photocopie?

Le président:

Que le Comité permanent des transports et des communications commence une enquête sur la possibilité de déplacer ailleurs au Canada, si cela s'avère nécessaire, les services d'Air Canada actuellement établis dans la province de Québec et qu'il fasse des recommandations à ce sujet, et sans limiter la portée générale de ce qui précède, que le Comité

a) convoque des représentants des syndicats des employés de la société Air Canada et de la Canadian Aviation Fellowship pour étudier le moral des employés et

b) étudie l'impact du Bill 1 sur les employés de la société Air Canada.

Mr. McKenzie a déposé une motion hier et nous avons . . .

M. Rompkey: J'invoque le Règlement. Mais terminez ce que vous disiez.

Le président: Très bien. Lors de notre dernière réunion, le 20 juin 1977, M. McKenzie a proposé de présenter la motion suivante:

Que le Comité permanent des transports et des communications commence une enquête sur la possibilité de déplacer ailleurs, au Canada, si cela s'avère nécessaire, les services d'Air Canada actuellement établis dans la province de Québec et qu'il fasse des recommandations à ce sujet, et sans limiter la portée générale de ce qui précède, que le Comité

a) convoque des représentants des syndicats des employés de la société Air Canada et de la Canadian Aviation Fellowship pour étudier le moral des employés et

b) étudie l'impact du Bill 1 sur les employés de la société Air Canada.

Y a-t-il des commentaires?

Une voix: Oui, il va y avoir une discussion sur ce genre de motion.

Le président: Monsieur McRae.

[Texte]

Mr. McRae: Mr. Chairman, I find it difficult to see what the relevance of this motion is to the bill that we are studying. I would think the motion would be out of order, aside from anything else.

I assume that we are dealing with points of order at this particular point rather than the substance of the motion. But it seems to me that we cannot even discuss the substance of the motion here because, in my opinion, the motion is totally out of order in terms of the reference we have. And I would think that you yourself would not be allowed to permit us to discuss this particular motion, given our reference.

The Chairman: Mr. Roy.

Mr. Roy: I think I will make just a very short statement on that motion.

Il me semble, monsieur le président, que cette motion-là est complètement hors de propos. Il s'agit de la cause des machinistes qui, actuellement, est devant la Cour supérieure et pour laquelle les plaidoiries ne sont pas terminées. Et il me semble que les réponses qui ont été données par le président d'Air Canada, concernant le moral des employés, ont déjà été données à la Commission d'enquête. Le président d'Air Canada y a déjà témoigné et a répondu à toutes ces questions. Depuis le début des audiences, ici même, pour l'étude du Bill C-17, le président d'Air Canada a répondu à toutes les questions de M. McKenzie concernant le moral des employés. Revenir encore une fois sur ce sujet avec cette motion-là, est à mon avis inutile, d'autant plus qu'il s'agit d'une cause en instance devant la Cour supérieure du Québec. Je ne crois pas que nous pouvons discuter plus longuement de cette motion.

Le président: Merci monsieur Roy. Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: On the admissibility of the motion, I am not prepared to argue whether the substance of the motion is a matter before the courts. I would suspect that the subject-matter of this motion is not properly before the courts. But, I would suggest to you that, if the motion is out of order, with respect to the understandings that we have, and to direct myself to Mr. McRae's point of order, without repeating myself, this is the fourth year since we have had Air Canada in front of us, and we have undertaken among ourselves to agree to a fair latitude with respect to matters raised and the procedure taken.

• 1130

I think, Mr. Chairman, that you have some responsibility with respect to the admissibility of the motion. But I suggest to you that it is not on the grounds raised by either the distinguished Parliamentary Secretary or by Mr. McRae.

The Chairman: Thank you, Mr. Forrestall.

Mr. Loiselle.

M. Loiselle: Seulement quelques mots, monsieur le président. Je trouve la motion de mon collègue McKenzie un peu osée. Si j'ai bien compris la traduction, il propose qu'Air Canada cesse ses opérations dans la province de Québec pour les envoyer dans d'autres provinces. Pourtant, nous sommes ici

[Traduction]

M. McRae: Monsieur le président, j'ai du mal à voir le rapport de cette motion avec le bill que nous étudions. Il me semble bien que pour cette raison, elle est irrecevable.

Je suppose que ce sont les questions de procédure qui nous intéressent maintenant, pas le fond de la motion. A mon avis, il est impossible de discuter du fond de la motion puisqu'elle est irrecevable, compte tenu de notre ordre de renvoi. Je crois que, pour cette raison, la discussion de la motion est impossible.

Le président: Monsieur Roy.

M. Roy: J'ai une brève observation à faire au sujet de cette motion.

It seems to me, Mr. Chairman, that this motion is completely out of order. It refers to the machinists dispute which is presently before the superior courts where the case is still being heard. I think that the answer given by the President of Air Canada about employees' morale have already been heard by the Commission of Inquiry. The President of Air Canada gave evidence before this Commission and answered all these questions. From the beginning of the hearings and even here, where we are supposed to be studying Bill C-17, the President of Air Canada has replied to all Mr. McKenzie's questions about employees' morale. To return to this subject once again through this motion is, in my opinion, useless, especially since the case is presently before the Superior Court of Quebec. I do not think that we can discuss this motion any longer.

The Chairman: Thank you, Mr. Roy. Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: En ce qui concerne l'admissibilité de cette motion, je ne suis pas prêt à dire si le fond de la motion est une question en instance devant une cour. Je soupçonne que les tribunaux ne sont pas saisis de la question fondamentale soulevée par cette motion. Mais si cette motion est irrecevable, sans vouloir me répéter, je vous rappelle que la dernière comparution de la société Air Canada remonte à quatre ans et que nous avons convenu entre nous d'accorder une certaine latitude pour le choix des sujets et des procédures.

Je crois, monsieur le président, que vous avez une certaine responsabilité en ce qui concerne l'admissibilité de cette motion. Et tout cela n'a rien à voir avec les raisons invoquées par le secrétaire parlementaire et M. McRae.

Le président: Merci, monsieur Forrestall.

Monsieur Loiselle.

Mr. Loiselle: Just a few words, Mr. Chairman. I find Mr. McKenzie's motion rather daring. If I correctly understand the translation, he is suggesting that Air Canada cease its operations in the province of Quebec and transfer them to other provinces. The reason for our presence here is to study Bill C-17 concerning the reorganization of Air Canada.

[Text]

pour étudier le Bill C-17 qui concerne la réorganisation d'Air Canada.

Tout d'abord, avant que nous n'entreprenions la discussion sur cette motion et sur la validité de cette question, je voudrais que vous, en tant que président du Comité, nous disiez si, à votre avis, cette motion est acceptable pour que nous sachions si le Comité qui est ici actuellement a le droit ou non de discuter de cette motion.

M. Roy: C'est cela.

M. Loïselle: A vrai dire, je trouve cette motion un peu farfelue, pour ne pas employer d'autres qualificatifs, monsieur le président. Telle est mon opinion. Je ne sais pas ce qu'en pensent les autres mais j'attends votre décision là-dessus. Si vous voulez un débat là-dessus, qu'on adopte d'abord le Bill C-17 et qu'on entreprenne un débat ensuite.

Le président: Merci, monsieur Loïselle. Mr. Orlikow.

Mr. Orlikow: Thank you, Mr. Chairman. People in Winnipeg have been concerned about Air Canada and the overhaul base for a long time. All the people of Winnipeg, of Manitoba, all the political parties, the labour movement, the business community, objected vigorously and continue to object to the transfer of the base from Winnipeg to Montreal; I am sure that feeling has not changed. And I am sure that many people in Quebec and outside Quebec are concerned about the possible implications of Bill 1, or any other proposals that would force changes, and certainly rapid changes, in the language used at the overhaul base. And these are very legitimate questions to raise and they have been raised in this Committee and outside this Committee.

But, if I heard Mr. McKenzie's motion correctly, he proposed to phase out the operations of Air Canada in Quebec. He did not say, phase out the operations of the overhaul base, move the overhaul base from Montreal to somewhere else. He said, "phase out the operations". Now, I have to take the motion the way Mr. McKenzie moved it, and "phase out the operations" I assume would mean, stop flying into and out of Quebec. And I certainly do not see how anybody can vote for that motion. It does not mean . . .

Mr. Loïselle: Except for a Tory.

Mr. Orlikow: I beg your pardon.

Mr. Loïselle: Except for a Tory.

Mr. Orlikow: No, I do not believe that even all Tories could vote for that motion.

Mr. Loïselle: I regret that remark.

Mr. Orlikow: Mr. Chairman, even though I have many concerns . . .

The Chairman: Order, please.

Mr. Orlikow: . . . and many reservations and many objections about various aspects of Air Canada operations in Quebec and in other places—and Mr. Taylor knows I have written him and talked to him on the telephone a number of times—I certainly cannot vote for the motion the way it is worded by Mr. McKenzie today.

The Chairman: Thank you, Mr. Orlikow.

[Translation]

First of all, before we begin discussing this motion and the validity of the question, I would like you to inform us, as Chairman of the Committee, whether this motion is in order.

Mr. Roy: Exactly.

Mr. Loïselle: To tell you the truth, I find this motion rather far-fetched, to say the least, Mr. Chairman. This is my opinion. I do not know what the others think but I would like to have your decision on this. If you want to debate on this subject, then let us first adopt Bill C-17 and then begin our debate.

The Chairman: Thank you, Mr. Loïselle. Monsieur Orlikow.

M. Orlikow: Merci, monsieur le président. Les habitants de Winnipeg se posent des questions au sujet d'Air Canada et de la base d'entretien depuis longtemps. Toute la population de Winnipeg et du Manitoba, tous les partis politiques, le mouvement syndical et le monde des affaires se sont tous farouchement opposés au déplacement de la base de Winnipeg à Montréal; je suis sûr que cette attitude n'a pas changé. Je suis sûr que beaucoup de Canadiens au Québec et en dehors de la province s'inquiètent des implications possibles du Bill 1 ou de n'importe quelles autres propositions qui imposeraient en peu de temps un changement de la langue de travail à la base d'entretien. Il s'agit là de questions valables intéressant le Comité et tous les Canadiens.

Mais, si j'ai bien compris la question de M. McKenzie, il s'agit de déplacer les services d'Air Canada actuellement établis au Québec. M. McKenzie ne s'est pas limité au cas de la base d'entretien; il entend viser tous les services. Cela voudrait dire l'élimination de vols en provenance et à destination du Québec. Dans ce cas, je ne conçois pas comment quelqu'un pourrait voter en faveur de cette motion. Il ne s'agit pas . . .

M. Loïselle: A l'exception d'un tory.

M. Orlikow: Je vous demande pardon.

M. Loïselle: A l'exception d'un tory.

M. Orlikow: Non, je ne crois même pas que tous les tories puissent voter en faveur d'une telle motion.

M. Loïselle: Je retire mon observation.

M. Orlikow: Monsieur le président, même si j'ai des préoccupations . . .

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît.

M. Orlikow: . . . et bien des réserves et des objections concernant divers aspects des services d'Air Canada au Québec et à d'autres endroits, M. Taylor sait que je lui ai écrit et téléphoné à plusieurs reprises. Je ne puis certainement voter en faveur de la motion de M. McKenzie, telle qu'elle est formulée.

Le président: Merci, monsieur Orlikow.

[Texte]

Mr. McKenzie.

Mr. McKenzie: Mr. Chairman, my idea last night was to table this motion to see whether it was acceptable and for you to make the decision. I will abide by your decision whether it is acceptable.

The Chairman: Thank you, Mr. McKenzie. Are there any other comments?

Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, has this matter not been dealt with in the steering committee?

The Chairman: No.

• 1135

Mr. Mazankowski: Is that not the right place for a matter of this nature to be dealt with?

The Chairman: The motion has been dealt with and if there are no other comments, the Chair will . . .

Mr. Mazankowski: I take it the motion has been rejected at the steering committee level. Is that right?

The Chairman: No.

Mr. Mazankowski: Normally, items of this nature, Mr. Chairman, are discussed at the steering committee level.

The Chairman: There was some discussion, Mr. Mazankowski, at the subcommittee level and with the Clerk's office in regard to the validity of the motion. After I entertain any comments in regard to the motion, then the Chair will rule on the validity of that motion.

Mr. Mazankowski: Do you not think this would be more appropriately disposed of at a steering committee meeting? Maybe the thrust of Mr. McKenzie's motion might be considered and perhaps he might even entertain re-wording of the thing. It seems to me that it would be more appropriate at that level rather than dealing with it here in a full-fledged committee. It seems to me that, in the past at least, it has been the steering committee that has set out the business of the proceedings of this Committee and I am not sure why we are deviating from that right now.

The Chairman: The motion was tabled by Mr. McKenzie yesterday and Mr. McKenzie re-introduced his motion today so that there was a necessary quorum and the Chair could deal with the motion. And this we have done.

The proposed motion states that the Standing Committee on Transport and Communications commence an investigation. I would point out that a committee of the House has no power to initiate an inquiry but is dependent on the House of Commons for an Order of Reference.

If the hon. member is suggesting that we deal with his motion under Bill C-17, I am at great pains to fit this proposal within the four corners of Bill C-17. In Beauchesne's Fourth Edition, citation 406 states:

406. Amendments are out of order if they are

[Traduction]

M. McKenzie.

M. McKenzie: Monsieur le président, j'ai déposé cette motion, hier soir, pour savoir si elle était recevable. Je respecte votre décision.

Le président: Merci, monsieur McKenzie. Y a-t-il d'autres observations?

Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur le président, cette question n'a-t-elle pas fait l'objet d'une discussion du comité directeur.

Le président: Non.

M. Mazankowski: N'est-ce pas là le forum approprié pour ce genre de questions?

Le président: La motion a été débattue et s'il n'y a pas d'autres observations, la présidence . . .

M. Mazankowski: Si je comprends bien, la motion a été jugée inadmissible au sous-comité de direction. C'est bien cela?

Le président: Non.

M. Mazankowski: Les questions de ce genre sont habituellement discutées au sous-comité de direction.

Le président: La question a effectivement été discutée au sous-comité de direction, monsieur Mazankowski, et portée à l'attention du bureau du greffier pour décision quant à sa recevabilité. Une fois que toutes les observations concernant la motion auront été entendues, la présidence fera part de sa décision.

M. Mazankowski: Ne croyez-vous pas qu'il serait préférable d'en discuter au sous-comité de direction? L'intention de la motion de M. McKenzie pourrait être établie. Peut-être, M. McKenzie accepterait-il d'en modifier le libellé. Il me semble qu'il serait préférable d'en parler au sous-comité de direction plutôt qu'au Comité plénier. Par le passé, c'est toujours le sous-comité de direction qui a établi la procédure à suivre au Comité. Je ne vois pas pourquoi on s'éloigne de cette ligne de conduite maintenant.

Le président: La motion de M. McKenzie a été déposée hier et M. McKenzie est revenu à la charge aujourd'hui, indiquant qu'il y avait quorum et que la présidence devait prendre une décision. C'est ainsi que nous avons procédé.

La motion prévoit que le Comité permanent des transports et des communications doit mener une enquête. Je me dois de signaler qu'un comité de la Chambre des communes n'a pas le pouvoir de commencer une enquête mais doit procéder selon l'ordre de renvoi de la Chambre des communes.

Si le député désire que sa motion soit étudiée dans le cadre du Bill C-17, j'ai bien du mal à voir comment elle s'y rapporte. La quatrième édition de *Beauchesne*, citation 406, prévoit ce qui suit:

406. Un amendement est irrégulier s'il

[Text]

(a) irrelevant to the bill, or beyond its scope

Consequently, on the above grounds, I must rule that the amendment is out of order.

Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, do not rule it out of order on the grounds that it is not an amendment to the bill. I expect it is a motion that stands on its own. My objection to Mr. McRae's observation was the wide degree of latitude we have taken to extend to ourselves through yourself, Mr. Chairman. It has been four years since we have had access to the Corporation and its activities.

Now, it is my belief, my understanding of the rules and what not that the motion is probably out of order but not because it is an amendment to the bill. Mr. McKenzie has every right and the members have a responsibility to respond to the motion. I certainly had no intention of suggesting that I would appeal your ruling, but I just would suggest for the record that it would be a bad precedent to leave standing.

With respect to the bill itself, there will be no misunderstanding. The comments of Mr. Mazankowski are probably correct. The steering committee which met this morning at 9 o'clock had several items on its agenda and, while the matter of the motion was raised, the direction from the Chairman who chairs the steering committee was that the matter was under review by the Clerk and the appropriate law officers and they have a ruling. So short of appeal of that rule, I do not know really what recourse we have.

To the degree that the motion itself purport to take out of the Province of Quebec the operations of Air Canada, I could not support it. However, that is not my understanding of the intent of the motion and if the re-wording of the motion at a later date suggested something else then of course I would have to consider that at the particular point.

My point again coming back to Mr. McRae's observation is that, on the second grounds, it should not be ruled out of order because it is not relevant to the matter in front of us because we agreed to deal with all matters respecting the corporation by using Clause 1 as the vehicle to do that.

I am sorry, that is my dilemma.

• 1140

The Chairman: Mr. Stewart on a point of order.

Mr. Stewart: On that point of order, Mr. Chairman, I would be prepared to accept everything Mr. Forrestall has said, and if you are prepared to accept that, it would be fine. However, as I understood your ruling, the major argument is not so much that it is beyond the scope of the bill as that we are not permitted as a Committee to initiate an investigation unless we are ordered to do so by the House of Commons, and I think on those grounds we simply cannot accept it.

The Chairman: Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: It is in the recommendation of the House.

[Translation]

a) ne se rapporte pas au bill, ou s'il en dépasse la portée...

Pour cette raison, je dois déclarer l'amendement irrecevable.

Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Monsieur le président, ne le déclarez pas irrecevable parce qu'il ne se rapporte pas au bill. Il s'agit d'une motion indépendante. En réponse à M. McRae, qu'il me soit permis d'indiquer que nous avons obtenu toute la latitude voulue pour notre étude. C'est la première fois en quatre ans que nous avons l'occasion d'examiner l'activité de la compagnie.

D'après ce que je sais de la procédure, la motion est probablement irrecevable, mais sûrement pas pour le motif qu'elle ne se rapporte pas au bill. M. McKenzie est en droit de la présenter. C'est aux membres du Comité de l'adopter ou de la rejeter. Je ne me propose certainement pas de faire appel de votre décision, monsieur le président, mais je crains qu'un précédent dangereux ne soit établi ici.

En ce qui concerne le bill lui-même, il ne doit pas y avoir de malentendu. M. Mazankowski a sûrement raison. Le sous-comité de direction, qui s'est réuni ce matin, à 9 heures, a examiné plusieurs points à l'ordre du jour, et même s'il a été question de la motion, la décision du président du sous-comité a été qu'elle devait être examinée par le greffier et les juristes désignés. Ils en sont venus à une décision. Je ne vois pas ce que nous pouvons faire maintenant si nous ne voulons pas en appeler de la décision.

Dans la mesure où la motion vise à mettre fin à l'activité d'Air Canada dans la province de Québec, je ne puis l'accepter. Cependant, je ne crois pas que ce soit l'intention de la motion et, si elle est présentée sous une autre forme plus tard, je dois réserver ma décision.

Pour revenir aux observations de M. McRae j'estime pour ma part que la question ne doit pas être jugée hors de contexte parce nous avons convenu d'examiner tous les aspects de l'activité de la compagnie sous l'article 1^{er}. Nous sommes parfaitement en droit de procéder ainsi.

Je regrette d'avoir à intervenir, mais c'est le dilemme dans lequel je me trouve.

Le président: M. Stewart invoque à son tour le règlement.

M. Stewart: A ce sujet, monsieur le président, je suis d'accord avec tout ce qu'a dit M. Forrestall. Si vous êtes d'accord également, il n'y a pas de problème. Par ailleurs, de la façon dont j'ai compris votre décision, la principale objection n'est pas que la motion dépasse la portée du bill mais que le Comité ne peut pas commencer une enquête de sa propre initiative, c'est-à-dire sans y être enjoint par la Chambre des communes. C'est pour cette raison que la motion est irrecevable.

Le président: M. Mazankowski.

M. Mazankowski: Mais c'est prévu dans la recommandation de la Chambre.

[Texte]

Mr. Stewart: Give us the reference.

Mr. Mazankowski: If in essence and in theory we have the annual report before us, which I understand was part of the agreement in the consideration of Bill C-17, surely anything flowing from that report is a matter that this Committee can consider. It can send for people and papers and conduct its own investigation within the ambit of the consideration of the annual report, as I see it. I understand the report may not in actuality be referred to this Committee, but there has been a general agreement, which I understand comes from the Minister as well as the Chairman, that the scope of the deliberations of the Committee at this particular time were going to be broad enough to go beyond the scope of Bill C-17 and in fact to look at the annual report, and this we have been doing.

The Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski. Mr. McKenzie.

Mr. McKenzie: Mr. Chairman, I am prepared to change the wording. The reason for submitting this motion is because I feel that Air Canada and Canada and this Committee have a very serious problem on its hands with the written statement from a president of an organization stating that 2,600 people want to transfer out of the Province of Quebec. I do not think that is something that can be taken lightly.

I am prepared to change the wording. I certainly did not mean to imply that Air Canada would no longer fly into Quebec or any such thing. If these people are sending M.P.s telegrams and having such an exchange of correspondence with Mr. Taylor with regard to their problems, I think this Committee has a responsibility to investigate this to our fullest ability and to allow these unions and the president and any of his executives to come forward to this Committee so that we can question them and they can express their fears here. This is a serious problem.

The Chairman: Thank you, Mr. McKenzie. It is possible for the motion to be reworded and to be presented to the Committee and ruled on at that time. There is certainly no objection to that.

Mr. Stewart on a point of order.

Mr. Stewart: Did you not say a little while ago that you would permit the acceptance not only of his motion but also any amendments that members may like to present?

The Chairman: If members would like to table some amendments so that the Chair and the clerk can have a look at them before we reach the particular clause that the amendment will affect, the Chair sees no objection to that.

Mr. Stewart: I would like very much to table an amendment. I have written it out and I have a copy here for the clerk.

The Chairman: If you would like, Mr. Stewart, we can just continue the questioning. I can add you to the list and when your turn comes you may want to read it. Would that be agreeable?

Mr. Stewart: All right.

Mr. Harquail: Mr. Chairman, on a point of order.

[Traduction]

M. Stewart: Citez le renvoi.

M. Mazankowski: Si nous sommes chargés d'examiner le rapport annuel, et je pense qu'on a convenu que nous pouvions le faire dans le cadre de l'étude du Bill C-17, toutes les questions qui s'y rattachent peuvent seulement être abordées par le Comité. Le Comité peut sûrement convoquer des témoins, demander des documents et mener des enquêtes dans le cadre de son étude du rapport annuel. Je sais qu'officiellement le rapport n'a pas été confié au Comité, mais il y a eu une entente à ce sujet, auxquels ont été parties le ministre et le président. Il a été convenu que les délibérations du Comité pouvaient dépasser la portée du Bill C-17 et inclure l'étude du rapport annuel. C'est sur cette base que nous avons travaillé jusqu'ici.

Le président: Je vous remercie, monsieur Mazankowski. M. McKenzie.

M. McKenzie: Monsieur le président, je suis prêt à changer le libellé de ma motion. Si je la présente, c'est que je crois qu'Air Canada, le pays et le Comité se trouvent devant un problème très grave avec cette déclaration écrite du président de la compagnie qui indique que 2,600 employés veulent être mutés en dehors de la province de Québec. Ce n'est pas un sujet qui peut être pris à la légère.

Je suis prêt à changer le libellé de ma motion. Je n'ai certainement pas voulu dire qu'Air Canada ne devait plus effectuer de vols au Québec ou quelque chose du genre. Cependant, si les employés en question ont pris la peine d'envoyer des télégrammes à leurs députés et d'écrire à de nombreuses reprises à M. Taylor concernant ce problème, j'assume que le Comité doit faire enquête et convoquer les représentants des syndicats comme ceux de la direction pour qu'ils puissent s'expliquer. Il y a un grave problème.

Le président: Je vous remercie, monsieur McKenzie. Si la motion est reformulée et présentée de nouveau au Comité, une nouvelle décision sera prise. Vous pouvez très bien procéder de cette façon.

M. Stewart invoque le règlement.

M. Stewart: Vous avez bien dit, il y a quelques minutes, que non seulement la motion pouvait être présentée mais également les autres amendements des députés?

Le président: Si les députés veulent présenter leurs amendements pour que le président et le greffier puissent les examiner avant qu'on ne parvienne à l'article visé, le président n'y voit aucun inconvénient.

M. Stewart: Je voudrais déposer un amendement. Il est rédigé et prêt à être soumis au greffier.

Le président: Si vous le permettez, cependant, monsieur Stewart, nous allons continuer le tour des questions. J'ajoute votre nom à la liste et lorsque ce sera votre tour, vous pourrez faire lecture de votre amendement.

M. Stewart: Très bien.

M. Harquail: J'invoque le Règlement également, monsieur le président.

[Text]

The Chairman: Mr. Harquail on a point of order.

Mr. Harquail: I am left with the impression, Mr. Chairman, that you have not taken a decision on whether or not the motion is admissible.

The Chairman: The Chair has ruled on Mr. McKenzie's motion, and it is out of order as written up. Mr. McKenzie may reword his motion and present it again to the Chair.

Mr. Harquail: You are saying as Chairman that it is out of order.

The Chairman: That is correct.

Mr. Harquail: Thank you.

The Chairman: Mr. Forrestall, you will pass your time to Mr. McRae.

Mr. McRae: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Stevens: Just on a point of order, Mr. Chairman. Are we adjourning at 12 o'clock?

The Chairman: I am in the hands of the Committee. We can go until 12 o'clock.

Mr. Mazankowski: It is just a matter of planning. Some of us have other duties.

• 1145

The Chairman: Is it agreeable that we adjourn the Committee at 12 o'clock.

Mr. Stewart: Providing I can get my amendment in.

The Chairman: You can table it.

Mr. Mazankowski: Well the point is we all have many things and perhaps...

The Chairman: Order, please. Could we proceed, please. Mr. Stewart would like to table that. I have two more questions, Mr. Stevens and Mr. McRae.

Mr. Stevens: What is the amendment to?

The Chairman: The Chair is not aware of that until Mr. Stewart reads it out.

Mr. Harquail: I am agreeable to have him enter it now. He has been trying for the last half hour.

The Chairman: I am sorry, Mr. Harquail, you are out of order. We have a list that we should follow and it is only fair to the other members, so I will come back. Mr. Stevens is next on the list.

Mr. Stevens: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Chairman, I was wondering if Mr. Taylor has the financial statement that we referred to last night, the five-year projection for earnings and balance sheets of Air Canada and also the figures comparing various world airlines especially with regard to debt equity ratios. If they are available, Mr. Chairman, perhaps Mr. Taylor could circulate them to the Committee.

Mr. Taylor: Through the Chair, Mr. Stevens, I do not have enough for all of the Committee. I have four sets. There are other copies coming over that cover both the recap of the

[Translation]

Le président: Monsieur Harquail.

M. Harquail: J'ai l'impression, monsieur le président, qu'il n'y a pas eu de décision concernant la recevabilité de la motion.

Le président: La présidence a déclaré irrecevable la motion de M. McKenzie telle qu'elle a été présentée. M. McKenzie se réserve l'option de la reformuler et de la présenter de nouveau.

M. Harquail: Vous dites donc que la motion est irrecevable.

Le président: En effet.

M. Harquail: Je vous remercie.

Le président: Monsieur Forrestall, vous devez céder votre temps à M. McRae.

M. McRae: Je vous remercie, monsieur le président.

M. Stevens: J'invoque le règlement, monsieur le président. Devons-nous siéger jusqu'à midi?

Le président: Je suis à la disposition des membres du Comité. Nous pouvons siéger jusqu'à midi.

M. Mazankowski: Il s'agit de planifier notre temps. Nous avons d'autres tâches qui nous attendent.

Le président: Il est convenu que le Comité s'ajournera à midi.

M. Stewart: A la condition que j'aie eu le temps de présenter mon amendement.

Le président: Vous pouvez le faire.

M. Mazankowski: Le problème est que nous avons tous d'autres tâches...

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Nous poursuivons. M. Stewart a son amendement à présenter. Il y a, par ailleurs, deux autres noms sur la liste, M. Stevens et M. McRae.

M. Stevens: A quoi se rapporte l'amendement?

Le président: La présidence n'en a pas la moindre idée pour l'instant. Il faudra attendre que M. Stewart en fasse lecture.

M. Harquail: Je suis prêt à lui donner la possibilité de le déposer maintenant. Il essaie de la faire depuis une demi-heure.

Le président: Je regrette, monsieur Harquail, mais vous n'avez pas la parole. Nous devons suivre la liste des orateurs qui a été établie. M. Stevens est le suivant.

M. Stevens: Merci, monsieur le président. Je me demande si M. Taylor a les chiffres qui lui ont été demandés hier soir concernant les revenus prévus d'ici cinq ans et les bilans d'Air Canada, également les chiffres pour les autres compagnies aériennes mondiales, surtout leurs dettes par rapport à leur capital-actions. Si ces chiffres sont disponibles, M. Taylor désire peut-être les faire circuler.

M. Taylor: Malheureusement, monsieur le président, monsieur Stevens, je n'ai pas suffisamment d'exemplaires pour les distribuer à tous les membres du Comité. Je n'ai que quatre

[Texte]

percentage of debt equity of major airlines both North American and world-wide. Also I believe you had asked a question last night too through the Chair about the authorized capital of various airlines and the paid in capital of various airlines. I am guessing but I have that for about 12 airlines as well. So I have this for tabling today. We have not yet received sufficient copies for the Committee but I have . . .

Mr. Stevens: Have you the five-year projection in sufficient copies?

Mr. Taylor: Again I have it in four copies. There are more copies coming over and they will be here by lunch time.

Mr. Stevens: Mr. Chairman, I wonder if we could have three copies distributed anyway and perhaps I could put some questions to Mr. Taylor based on one copy if I can get it. Then we can have one on that side of the table and one down here.

Mr. Taylor, perhaps I could direct your attention to Table 3, which is part of the proforma financial statement for the company. I notice that the equity shown in the form of commons shares for Air Canada starting last year, which was naturally contemplating that this legislation would be passed earlier, but starting last year and running through to 1981 it is shown at \$370 million. I take it that is all the equity capital that you anticipate you are going to need as a result of this re-organization.

Mr. Taylor: The \$365 million plus the \$5 million that is already there is the projection that we have made for this five-year period, and on the basis of projections of new capital that would be required for new aircraft, which again are fairly preliminary as the indications are, then the \$365 million would be all "that we would call up" of the authorized capital for that period.

• 1150

Mr. Stevens: Mr. Chairman, I was wondering if Mr. Taylor could indicate then why the request is being made to have authorized capital of \$750 million. If you can only see a need for \$370 million down to 1981, would it be fair to say that the authorized capital could perhaps be left at \$400 million instead of \$750 million?

Mr. Taylor: There are perhaps two reasons. First, we are dealing here with a company that is organized by a special act of Parliament. In order to have the authorized capital changed it would mean coming back to Parliament, and we have been some 40 years getting this one back. Secondly, I think it is very common practice in corporations to have authorized capital approved in whatever form, letters patent and others, in excess of what will be required immediately. In looking at the U.S. carriers, for example, American Airlines have an authorized capital of \$944 million and a paid-in capital or contributed surplus of \$346 million. So the authorized capital is to provide for the flexibility as time goes on.

[Traduction]

exemplaires. Il y a d'autres séries de chiffres qui sont en préparation et qui portent sur le pourcentage de la dette par rapport au capital-actions pour les principales compagnies aériennes de l'Amérique du Nord et du monde entier. Je pense que vous avez posé des questions également sur le capital autorisé et le capital acquitté pour les diverses compagnies aériennes. Je n'en suis pas sûr, mais je pense que les chiffres ont été établis pour douze compagnies. Tout cela sera déposé aujourd'hui. Le problème, pour l'instant, c'est que nous n'avons pas suffisamment d'exemplaires pour tous les membres du Comité . . .

M. Stevens: Avez-vous les projections pour les cinq prochaines années en suffisamment exemplaires?

M. Taylor: Je n'en ai que quatre exemplaires. Il y en aura d'autres qui viendront d'ici midi.

M. Stevens: Monsieur le président, je me demande si nous ne pourrions pas avoir trois exemplaires. Je pourrais poser mes questions à M. Taylor à partir d'un exemplaire. Les autres seraient distribués également autour de la table.

Monsieur Taylor, j'attire votre attention sur le Tableau 3, qui est tiré des états financiers simulés de la compagnie. Je note que le capital sous forme d'actions ordinaires pour Air Canada, commençant par l'année dernière, il avait été prévu que la présente mesure serait adoptée plus rapidement, commençant l'année dernière donc, et allant jusqu'en 1981, est de 370 millions de dollars. Je suppose que c'est là tout le capital-actions dont vous prévoyez avoir besoin par suite de cette réorganisation.

M. Taylor: Les 365 millions, plus 5 millions déjà indiqués, sont ce qui est prévu pour la période de cinq ans. Selon les prévisions, c'est là tout le nouveau capital qui sera nécessaire pour l'achat de nouveaux appareils. Les chiffres sont des chiffres préliminaires, mais les 365 millions représentent la partie du capital autorisé qui sera utilisé pour cette période.

M. Stevens: Dans ce cas, monsieur le président, M. Taylor peut peut-être indiquer pourquoi il demande un capital autorisé de 750 millions de dollars. S'il prévoit n'avoir besoin que de 370 millions de dollars d'ici 1981, le capital autorisé ne peut-il pas s'établir à 400 millions de dollars.

M. Taylor: Il y a à cela deux raisons. D'abord, nous parlons ici d'une compagnie qui est créée par une loi spéciale du Parlement. Pour faire changer le capital autorisé, il faudrait revenir devant le Parlement. Il faut se rappeler que nous avons attendu 40 ans pour avoir la présente loi. Deuxièmement, les compagnies, de façon courante, demandent un capital autorisé, sous quelle que forme que ce soit, lettres patentes ou autres, dépassant les besoins immédiats. Si l'on examine les compagnies aériennes américaines, par exemple, on s'aperçoit qu'American Airlines a un capital autorisé de 944 millions de dollars et un capital acquitté ou des excédents soucrits de 346 millions de dollars. Le capital autorisé demandé doit donc permettre une certaine souplesse avec le temps.

[Text]

Mr. Stevens: Mr. Chairman, let me put this question to Mr. Taylor. Is it correct to say that if the capital was reduced to \$400 million of authorized capital, that would be sufficient to look after your foreseeable needs for the next five years?

Mr. Taylor: On the basis of the current projection, as accurate as current projections can be in any industry for five years. The \$365 million is what we currently see as being the need for paid-in capital, I would add, Mr. Stevens, not for authorized. I am not suggesting that \$365 million is the need as I see it for authorized capital. It is a need as I see it for paid-in capital.

Mr. Stevens: Correct. I notice that the anticipated dividend on this \$370 million is \$14.8 million a year. How was that figure arrived at?

Mr. Taylor: That is continuing the same dividend policy. As I mentioned some time last week, one of the things that the board will have to do if this bill goes through is to adopt a dividend policy, which of course it has not done. At this point in time, for the \$5 million capital that we have, we have been paying a 4 per cent dividend on that \$5 million. This proforma statement presumes that dividend policy would be continued. As I mentioned the other day, the board in each year, would have to declare a dividend based on whatever dividend policy it had. As you note, many of the U.S. carriers continue to plough back their profits into retained earnings and vary their dividend policy. We would have to adopt a dividend policy once any capitalization structure was approved.

Mr. Stevens: Speaking about the net effect, be it dividend policy or otherwise, I note that if you compare for example the total non-operating expenses, income taxes and dividends to be paid by Air Canada after the reorganization compared to the present position, you are actually worse off as far as retained earnings are concerned under your reorganization plan than you are currently. If you take, for example, your 1977 non-operating expenses that would be effective as a result of the reorganization, those non-operating expenses go down to \$38.2 million compared to \$64.7 million that you anticipate for last year. But you are anticipating that you are going to pay a very much higher income tax and then on the next line you are going to pay a dividend. If you add up those items, your total outgo is \$67.9 million through dividend, taxes and non-operating expenses compared to \$64.7 million the year before. If you want to go through to 1981 and do a little fast arithmetic, I think you will see that you are then up to \$76.7 million compared to the \$64 million. In short, as a result of the reorganization you seem to have put yourself in a position of where you will have less retained earnings staying with the company than you would have had if the reorganization had not gone through.

• 1155

Mr. Taylor: Mr. Stevens, if I may, I would like to introduce the Committee to André St-Denis, our Assistant Treasurer and Director of Financing, who was involved in the construc-

[Translation]

M. Stevens: Je pose la question suivante à M. Taylor. N'est-il pas exact de dire qu'un capital autorisé de 400 millions de dollars serait suffisant pour répondre aux besoins prévus pour les cinq prochaines années?

M. Taylor: Sur la base des prévisions actuelles, pour autant que l'on puisse s'y fier dans pareille industrie. Et les 365 millions de dollars représentent la demande capital acquitté, monsieur Stevens, et non pas de capital autorisé. Les 365 millions de dollars ne sont pas le capital autorisé mais le capital acquitté.

M. Stevens: C'est exact. Je remarque que les dividendes prévus sur ces 370 millions de dollars sont de 14.8 millions de dollars par année. Comment en est-on arrivé à ce chiffre?

M. Taylor: C'est selon la politique de dividendes qui a existé jusqu'ici. Comme je l'ai dit la semaine dernière, si le bill est adopté, il faudra que le conseil d'administration adopte une politique de dividendes. Pour l'instant, pour les 5 millions de dollars du capital que nous avons, nous payons des dividendes de 4 p. 100. Cet état financier simulé porte sur le même principe que la politique de dividendes sera maintenue. Mais comme je l'ai dit l'autre jour, le conseil d'administration, chaque année, déclarera des dividendes selon la politique établie. Remarquez que plusieurs transporteurs américains réinvestissent leurs profits sous forme de bénéfices non distribués et varient leur politique de dividendes. En ce qui nous concerne, il nous faudra adopter une politique de dividendes chaque fois qu'une capitalisation sera approuvée.

M. Stevens: En ce qui concerne l'effet net, qu'il s'agisse de politique de dividendes ou d'autres choses, si vous comparez, par exemple, les dépenses totales autres que les dépenses d'exploitation, les impôts et les dividendes à être payés par Air Canada après la réorganisation, avec les mêmes dépenses qu'actuellement, vous constatez que vous êtes dans une situation pire encore pour ce qui est des bénéfices non distribués. En d'autres termes, vous n'améliorez pas votre sort avec la réorganisation. Prenez les dépenses autres que les dépenses d'exploitation, en 1977, en supposant que la réorganisation ait lieu, ces dépenses sont de l'ordre de 38.2 millions de dollars comparativement à 64.7 millions pour l'année dernière. Mais vous prévoyez payer beaucoup plus d'impôt sur le revenu et, à la ligne suivante, vous anticipez des dividendes. Si vous faites le total de tous ces articles, vous obtenez 67.9 millions de dollars au titre des dividendes, des impôts et des dépenses autres que les dépenses d'exploitation, comparativement à 64.7 millions de dollars l'année précédente. Si vous vous reportez à 1981, maintenant, et que vous faites un calcul rapide, vous pouvez voir que ces dépenses passent à 76.7 millions de dollars comparativement à 64 millions de dollars. En résumé, par suite de la réorganisation, la compagnie semble avoir moins de bénéfices non distribués que ce ne serait le cas sans la réorganisation.

M. Taylor: Monsieur Stevens, si vous le permettez, je voudrais vous présenter M. André St-Denis, notre trésorier adjoint et directeur des finances. C'est lui qui a préparé ces

[Texte]

tion of these numbers and has the additions more in his head than I have. So, if you do not mind, Mr. Stevens, I will ask Mr. St-Denis to respond to that particular question.

The Chairman: Mr. St-Denis.

Mr. André St-Denis (Assistant Treasurer and Director, Financing (Finance Department), Air Canada): Mr. Stevens, through the Chair, it is a fact of life that once the equity capital as well as the debt capital has been remunerated, the net transfers to retained earnings, if the economic environment is rather stable, and this is a very conservative projection, very, very conservative in terms of operating income, the over-all impact on retained earnings is nothing dramatic, but yet fairly important. I would like to draw your attention to the fact that for year 1977 the balance at year end of retained earnings, assuming recapitalization at year end 1976, goes from \$13.6 million to \$70.7 million in year 1981, which is a rather interesting increase if you realize that after 40 years of operation, Air Canada has actually some \$18 million worth of retained earnings. In other words, in five years, after recapitalization, retained earnings would increase by some \$57 million after paying \$14.8 million of dividends throughout this five-year period, which is not a bad record.

The Chairman: Your last question, Mr. Stevens.

Mr. Stevens: Oh, dear. Through you, Mr. Chairman, is it not so, though, that if you followed the present structure, your retained earnings would even be higher because what you are relying on is projected operating income going up. It jumped, based on your figures, by over \$50 million. My point is that what you are reflecting in retained earnings is a better running airline, as far as your forecasts and projections are concerned, and the restructuring itself actually lowers your projected retained earnings rather than increases it, if you add up the nonoperating expenses that I have referred to and then compare that to what you are projecting in nonoperating expenses, dividends and taxes that you are going to pay as a result of this reorganization. Mr. Chairman, if I could just clarify that, is it not true that rather than somehow creating the impression that it is the reorganization that is going to allow you to put in a much more impressive picture as far as retained earnings are concerned, you are going to run the airline better than it has been run in the last 40 years, and if anything the restructuring is actually going to minimize that improved retained earnings picture rather than help it?

Mr. St-Denis: Mr. Stevens, through the Chair, very definitely it will be a combination of both, efficiency at the operating income level and the benefits resulting from recapitalization in terms of a balanced set of remuneration for both, as I said before, debt lenders and equity investors.

To specifically answer your question, I would like to refer to a document—unfortunately it is in my briefcase over there just behind you—where we have projected basically the same operating results for the next five-year period assuming no recapitalization. Maybe I could refer to that later on.

[Traduction]

chiffres. Il les connaît mieux que moi. Si vous n'y voyez pas d'inconvénient, monsieur Stevens, ce sera M. St-Denis qui répondra à votre dernière question.

Le président: Monsieur St-Denis.

M. André St-Denis (trésorier adjoint et directeur des finances, (Service des Finances), Air Canada): Monsieur Stevens, monsieur le président, le fait est qu'une fois le capital-actions comme le capital de crédit rémunéré, les apports net aux bénéfices non distribués, si la situation économique est plutôt stable, et les prévisions sont très modérées pour ce qui est des revenus provenant de l'exploitation, sont loin d'être spectaculaires. Ils sont quand même importants. J'attire votre attention sur le fait qu'à la fin de l'année 1977, le solde des revenus non distribué, en supposant que la nouvelle capitalisation soit intervenue à la fin de 1976, donnerait 13.6 millions de dollars pour passer à 70.7 millions de dollars en 1981. C'est une augmentation très intéressante si vous considérez qu'après 40 ans d'exploitation, Air Canada a actuellement 18 millions de dollars en revenus non distribués. En d'autres termes, en cinq ans, après la nouvelle capitalisation, les bénéfices non distribués augmentent de 57 millions de dollars, même après le versement de dividendes de 14.8 millions de dollars tout au cours de cette période. C'est loin d'être mauvais.

Le président: Ce sera votre dernière question, monsieur Stevens.

M. Stevens: Mais n'est-il pas exact de dire, monsieur le président, que même en gardant la présente structure, les bénéfices non distribués seraient encore plus importants. Parce qu'en fait, vous comptez sur une augmentation des revenus d'exploitation. Ils doivent augmenter de 50 millions de dollars, selon vos chiffres. Ce que je dis, c'est que dans vos prévisions et vos projections, vous anticipez sur un meilleur fonctionnement de la compagnie et que la restructuration elle-même fera diminuer les bénéfices non distribués si vous faites le total autre que les dépenses d'exploitation actuellement et que vous les comparez avec ces mêmes dépenses, plus les dividendes, plus les impôts que vous devrez payer par suite de la réorganisation. En d'autres termes, n'est-il pas exact que vous voulez donner l'impression que c'est la réorganisation qui va vous permettre d'augmenter vos bénéfices non distribués de façon impressionnante plutôt que de dire que vous allez mieux administrer la compagnie qu'au cours des 40 dernières années? N'est-il pas exact de dire que la restructuration va faire diminuer les bénéfices non distribués plutôt que le contraire?

M. St-Denis: Monsieur Stevens, monsieur le président, il y aura un peu des deux, une efficacité accrue au niveau des revenus d'exploitation et une rémunération plus équilibrée tant pour les prêteurs que pour les actionnaires par suite de la nouvelle capitalisation.

Pour répondre de façon plus précise à votre question, il me faudrait avoir accès à un document, lequel se trouve dans le porte-documents derrière vous, qui prévoit à peu près les mêmes résultats pour l'exploitation qu'au cours des cinq prochaines années, sans une nouvelle capitalisation. Avec votre permission, j'y reviendrai plus tard.

[Text]

• 1200

Mr. Stevens: I think it would be helpful if we could have the two sets of figures to show how you feel your statements would look if we do not reorganize the capitalization based on how they are projected to look on the figures you have given us now. Perhaps we could have those, Mr. Chairman.

The Chairman: Fine, if Mr. St-Denis would like to make some comments on it this afternoon. We are reconvening at 2:30 and the Chair sees no objection. Thank you, Mr. Stevens.

Mr. Stewart has just a short amendment, I believe it is, to present to the Committee although it is Mr. McRae's turn. He mentioned it would take only a few seconds to present it, if it is agreeable with Mr. McRae.

Mr. McRae: Okay, go ahead.

The Chairman: Mr. Stewart.

Mr. Stewart: Thank you very much, Mr. Chairman. I thank Mr. McRae for his indulgence. I will just be a second. I had intended, as I had mentioned on the first day of the evidence, that I wanted to see something more definite with respect to the appointment of the Board of directors but I understand Mr. Mazankowski intends to present amendments to that effect so I am willing to wait to see those and support them if they are in line.

However, there is another small matter which I think is important and although it is a small matter it has to do with the borrowing powers of Air Canada. In the bill under Clause 15 it says "the approval of the Minister of Finance". I think that is a little strong: I think it should be "in consultation with the Minister of Finance". I think this is normal for any board of directors to be able to make its long-term borrowing itself without having to get the approval of the Minister, and I believe in any case in past years not only did they consult with the Minister of Finance but also with the Minister of Transport.

I think a simple amendment would read as follows: the words in line 11 "with the approval of" would be deleted and the following substituted: "in consultation with". Then there is a consequential amendment a little further on in line 27 which, instead of "the approval of" again would simply say "consulting". In effect that first part of Clause 15 would say that the Corporation may borrow money in consultation with the Minister of Finance.

Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Stewart.

Mr. McRae.

Mr. McRae: Thank you, Mr. Chairman. I am still appalled at the suggestion that there would even be a consideration of phasing out Air Canada's operations in the Province of Quebec. However that is not the point of the questions I want to ask. I would like to put on record my own personal feeling about Air Canada, the sense of pride that I had that as a Canadian we had one of the finest airlines in the world, and I would like to put that up against the kind of chipping away that seems to be happening with respect to this bill.

[Translation]

M. Stevens: Il serait utile que nous examinions les deux séries de chiffres, celle que vous venez de nous donner, et une qui suppose qu'il n'y ait pas de nouvelle capitalisation. Nous pourrions ainsi les comparer. Il nous sera peut-être possible de les obtenir, monsieur le président.

Le président: M. St-Denis voudra peut-être y revenir cet après-midi. Nous siégeons de nouveau à 15 h 30. Merci, monsieur Stevens.

M. Stewart désire présenter un court amendement. Il a indiqué qu'il sera très bref. C'est le tour de M. McRae, mais nous pouvons peut-être passer tout de suite à M. Stewart si M. McRae n'y voit pas d'inconvénient.

M. McRae: Très bien.

Le président: Monsieur Stewart.

M. Stewart: Merci, monsieur le président. Merci à M. McRae, également. Je serai bref. Comme je l'ai dit, au premier jour des délibérations, je voudrais que soit précisé davantage le processus de nomination des membres du conseil d'administration. Cependant, je crois savoir que M. Mazankowski désire lui aussi présenter des amendements à ce sujet. Je préfère attendre de prendre connaissance de ses amendements afin de voir si je puis les endosser.

Il y a une autre question qui me préoccupe et qui a son importance, le pouvoir d'emprunt d'Air Canada. L'article 15 du Bill indique: «avec l'approbation du ministre des Finances». A mon sens, il faudrait plutôt spécifier: «en consultation avec le ministre des Finances». Il est normal pour n'importe quel conseil d'administration de pouvoir contracter des emprunts à long terme sans nécessairement avoir l'approbation du ministre. Et si je comprends bien, ces dernières années, non seulement le ministre des Finances a été consulté, mais également le ministre des Transports.

L'amendement simplement sera le suivant: à la ligne 11, l'expression «avec l'approbation du» serait remplacée par l'expression «en consultation avec le». Et il y aurait un amendement corrélatif, à la ligne 25, où «son approbation du» serait remplacé par «sans consultation avec le». Ce qui ferait que cette première partie de l'article 15 indiquerait que la société peut emprunter des sommes d'argent après consultation avec le ministre des Finances.

Je vous remercie.

Le président: Merci, monsieur Stewart.

Monsieur McRae.

M. McRae: Merci, monsieur le président. Je suis encore abasourdi par cette suggestion qui a été faite d'étudier les possibilités de mettre fin aux opérations d'Air Canada dans la province de Québec. Ce n'est cependant pas la question dont je veux parler. Je voudrais dire officiellement la fierté que je ressens, en tant que Canadien, à l'égard d'Air Canada, l'une des meilleures compagnies aériennes au monde, question de répondre aux critiques qui lui ont été adressées dans le cadre de l'étude de ce bill.

[Texte]

I think there may be areas where any corporation can improve, there may be efficiencies that are possible, but I think we are extremely well served in this country by Air Canada and the private sector, the private airlines, I think, are better airlines because they have to meet the kind of standards that are set by Air Canada. I think it is time once in a while we do say these kinds of things.

Having said that, I would like to go back to something, Mr. Taylor, that you said at the end of testimony with Mr. Collette the other day, dealing with the long-term growth in terms of air traffic and projections at Malton, for instance, that there would have to be some expansion or some extension of facilities at Malton. You did not, and I understand why you did not, suggest another airport in Toronto simply because at any stage a second airport is a very awkward situation and does not meet the demands of the travelling public to the same extent.

But I am suggesting to you, and I have brought this up before, that there will be significant changes in the oil situation, a shortage in Canada of 25 per cent, grave national shortages, which would lead me to believe at least some phases of air traffic will eventually be phased out. And before we talk about expansion in the sense of need for more traffic moving in and out of Malton, I think we should look at the short-haul services themselves.

• 1205

Could you give me some estimate as to what I would call short-haul as flying between Windsor-Toronto-Ottawa-Montreal-Quebec City? Could you tell me what portion of your air movements would be exclusively in those areas?

Mr. Taylor: Through the Chair, Mr. McRae, I do not have that number at my fingertips but I can have it for you this afternoon because it is in our papers.

Mr. McRae: Yes, all right. I would appreciate that. I realize that there are some problems here, but I am suggesting that in this country we have to move to getting rid of the automobile in terms of long-distance traffic, for long-haul service, to public transportation, and we have to move to surface transportation. It seems to me that before one would expand Malton or expand anything at all, one would look at this particular segment, which I would suspect is relatively high, possibly more than 30 per cent.

When we look at this segment of the air traffic and when we look at conversion to surface transportation for short-haul, most studies would prove it is a great deal more efficient. Have you any thoughts about that? I would like you to comment on that.

Mr. Taylor: Well, through the Chair, Mr. McRae, the relatively short haul is the highest cost element of air service to provide from the standpoint of the air mode.

I have some numbers here which indicate that on an energy factor, if we were talking energy totally, that . . .

Mr. McRae: I think we will be in the next few years, especially petroleum.

[Traduction]

Il est toujours possible à une société de s'améliorer, il y a toujours quelques faiblesses, mais je pense que nous sommes très bien desservis actuellement tant par Air Canada que par les compagnies privées. Après tout, ces dernières doivent emboîter le pas à Air Canada. Il est bon de rappeler ce genre de chose de temps en temps.

Maintenant, je voudrais revenir à un sujet qui a été abordé avec M. Collette et M. Taylor l'autre jour, l'augmentation à long terme du trafic aérien et les prévisions en ce sens pour Malton, par exemple. Il a été indiqué qu'il faudrait agrandir les installations de Malton. Vous avez eu raison de ne pas parler d'un deuxième aéroport à Toronto parce qu'un deuxième aéroport vous place dans une situation difficile et il ne vous permet pas de répondre aussi bien à la demande du public voyageur.

Je tiens à vous rappeler, j'en ai parlé auparavant, que la situation du pétrole est appelée à évoluer de façon significative; il pourrait y avoir un écart accompli de 25 p. 100 au Canada, une grave pénurie nationale, qui nécessiterait, à mon avis, l'élimination graduelle d'une partie du trafic aérien. Donc, avant de parler d'expansion et d'augmentation du trafic à partir de Malton, il faut examiner de près les courts trajets.

Pouvez-vous me dire combien il y a de courts trajets à peu près, entre Windsor et Toronto, Ottawa, Montréal, Québec? Pouvez-vous me dire quelle est la part des vols vers ces villes?

M. Taylor: Monsieur le président, monsieur McRae, malheureusement, je n'ai pas ces chiffres en main, mais je puis vous les fournir, cet après-midi. Ils sont disponibles.

M. McRae: Très bien. Je vous en serais reconnaissant. Je sais qu'il y a des problèmes, mais j'estime qu'au pays, il faut songer à décourager l'usage de l'automobile sur ces longues distances pour encourager le transport public, le transport public de surface. Avant d'agrandir Malton ou n'importe quel autre aéroport, il faut voir aussi la part que représentent les vols sur les courtes distances, part qui est peut-être de 30 p. 100.

Je pense que des études prouveraient qu'il est beaucoup plus efficace de faire appel au transport de surface qu'à l'avion pour les courtes distances. J'aimerais bien connaître votre opinion sur ce sujet.

M. Taylor: Monsieur le président, monsieur McRae, les vols sur les distances relativement courtes sont ceux qui sont le plus coûteux pour l'aviation.

J'ai des chiffres qui montrent que, pour ce qui est de l'énergie, si l'on veut on veut parler globalement de l'énergie . . .

M. McRae: Nous devons y songer au cours des prochaines années, surtout pour ce qui est du pétrole.

[Text]

Mr. Taylor: If we want to talk sort of intercity, which is the sort of the thing you were talking about, I believe, Mr. McRae, a sort of passenger-mile-per-gallon type of thing has a ratio of somewhere between 42 and 58, whereas air, at a sort of 250-mile stage length, if we can consider Ottawa-Toronto, is about a 19 to 23 ratio. In other words the higher the ratio the more efficient use of energy. So if you want to relate the automobile to air over those distances, the automobile is more efficient. The intercity bus, of course, as has been stated in many studies, is the most efficient mode because of the low-load factor that happens in automobiles; they tend to have very few people in them. So the intercity bus in its energy consumption over those distances is the most efficient mode of transport, and the relationship there is between 134 and 200. So there is no question about that.

Mr. McRae: I agree with those figures. The point is that we all have to accept that with a 25 per cent shortage and a \$5 to \$10 billion deficit in oil by 1985, with the long-term disappearance of oil as a major commodity for self-propulsion, we will have to get people out of automobiles. So when that happens and you in no way are capable of moving those people by automobile, and if you do there is no advantage to doing it, then obviously we have to think of surface transportation. I would suggest that this is the direction in which we should be moving for this short-haul type of travel; that, gradually we should be phasing out of air for short hauls, and if not phasing out, at least not expanding in that direction. We should be moving into much more energy-efficient operations for moving people and I would suggest that surface operations are the way that that should be done. Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. McRae. The next questioner will be at 3.30 when we will continue the list with Mr. Mazankowski and Mr. Orlikow in the same room. This Committee is adjourned to the call of the Chair.

AFTERNOON SITTING

• 1543

The Chairman: Order, please. We will resume consideration of Bill C-17, An Act respecting the reorganization of Air Canada and will continue under Clause 1

On Clause 1—*short title*

The Chairman: First on the list is Mr. McKenzie.

Mr. Roy: Mr. Chairman . . .

The Chairman: Mr. Roy, on a point of order.

Mr. Roy: . . . I was under the impression that you had had printed as an appendix the brief submitted by Black Aero-Space Limited regarding de-icing at Mirabel and I have had 25 copies printed in both English and French of the Department's response to Black Aero-Space Limited's representation. I am glad to table and to introduce to members of this Committee the Department's answer.

The Chairman: Is it agreed that this reply be annexed as an appendix to the proceedings containing the brief of Black Aero-Space Limited?

[Translation]

M. Taylor: Si vous voulez parler de la circulation entre les villes, monsieur McRae, l'automobile, au mille-passager, par gallon, donne un rapport qui s'effectue entre 42 et 58, alors que l'avion, selon le même calcul, pour un vol de 250 milles comme celui d'Ottawa à Toronto, donne un rapport d'environ 19 à 23. Et plus le rapport est élevé, plus l'énergie est utilisée avec efficacité. Sur ces distances, l'automobile est plus efficace que l'avion. L'autobus inter-villes, comme plusieurs études le démontrent est le moyen de transport le plus efficace à cause surtout de la faible capacité de chargement de l'automobile; il y a finalement très peu de gens qui peuvent monter à bord d'une automobile. L'autobus est donc le moyen de transport le plus efficace entre les villes et son rapport est de 134 à 200.

M. McRae: Je suis d'accord avec ces chiffres. Nous devons tous accepter le fait qu'avec un manque à combler de 25 p. 100, un déficit de 5 ou 10 milliards de dollars au titre du pétrole d'ici 1985, l'épuisement des réserves de pétrole aux fins du transport individuel, il faudra décourager l'usage de l'automobile. A ce moment-là, vous ne pourrez pas vous-mêmes remplacer l'automobile, vous n'aurez pas avantage à le faire. Il faudra se tourner vers les autres moyens de transport de surface. C'est dans cette direction que nous devons nous engager pour les déplacements sur les courtes distances. Si nous ne voulons pas mettre fin graduellement aux vols sur les courtes distances, nous devons au moins éviter de les multiplier. Nous devons prévoir des moyens de transport qui utilisent beaucoup plus efficacement l'énergie et ces moyens doivent être des moyens de surface. Je vous remercie.

Le président: Je vous remercie, monsieur McRae. Nous reprendrons à 15 h 30 en cette salle. Ce sera le tour de M. Mazankowski, suivi de M. Orlikow. La séance est levée.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le président: La séance est ouverte. Nous allons reprendre l'étude de l'article 1^{er} du bill C-17, loi portant réorganisation d'Air Canada.

Article 1^{er}—*Titre abrégé*

Le président: Le premier sur la liste est M. McKenzie.

M. Roy: Monsieur le président . . .

Le président: Monsieur Roy invoque le Règlement.

M. Roy: J'avais l'impression que vous aviez fait imprimer en appendice le mémoire présenté par la société Black Aero-Space Limited en ce qui concerne le dégivrage à Mirabel et j'ai fait imprimer 25 exemplaires en anglais et en français de la réponse du ministère à ce document. Je suis heureux de déposer la réponse du ministère et de la présenter aux membres du Comité.

Le président: Êtes-vous d'accord pour que cette réponse soit imprimée au compte rendu de la séance au cours de laquelle la société Black Aero-Space Limited a présenté son mémoire?

[Texte]

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Mr. McKenzie.

Mr. McKenzie: Thank you, Mr. Chairman.

I mentioned this morning that I would be presenting a new motion which I hope will be more acceptable to the Committee. I now submit a copy of that motion to you and will read the motion into the record at this time, and perhaps it can be considered, if that is agreeable to you.

I have a motion for the consideration of this Committee . . .

The Chairman: Excuse me, Mr. McKenzie. We will just table it for the moment and then, when we have a quorum, you can introduce it.

Mr. Roy: You can read it because we all have copies of the translation of that new motion.

The Chairman: You can read it, Mr. McKenzie. Go ahead.

Mr. McKenzie: Yes, it may be just as well.

I have a motion for the consideration of this Committee. This is a motion for the Standing Committee on Transport and Communications to seek authorization from the House of Commons to call witnesses from the Air Canada unions and employees' associations in Quebec to look into the concerns of 2,600 employees who have requested or would consider transferring out of the Province of Quebec, as stated in a telegram from the Canadian Aviation Fellowship, and to look into the effects of Bill No. 1 on Air Canada employees. Now here is my motion, Mr. Chairman.

I move that the Standing Committee on Transport and Communications request an order from the House of Commons authorizing it to call witnesses from the Air Canada unions and employees' associations in Quebec to look into the effects of Bill One and other concerns of the 2,600 Air Canada employees who are requesting a transfer out of the Province of Quebec, and that the Committee tour any of the Air Canada operations to obtain any firsthand information on employees' problems facing the airline.

• 1545

I just have a few other brief comments, Mr. Chairman. I feel that this problem is beyond Mr. Taylor's bounds of responsibility. He did not introduce Bill 1, which is causing so much concern amongst Anglophones and Air Canada employees. I am sure that the concerns of the 2,600 Air Canada employees are shared by other federal civil servants in Quebec, and we might as well face up to a very serious political problem. This is a federal government problem and we cannot ignore it. The airline in no way can operate in an efficient manner with the employees having to work under the threat of Bill 1. Just to give you an example of how some of the employees feel, I received this letter after I left the Committee meeting this morning. It is from an Air Canada employee. I would like to read this short note into the record:

This note is a response to an article I read in the paper the other day. I am a mechanic with Air Canada in the power plant at Dorval. I came from Manitoba in August of 1972, Category 11. According to Mr. Taylor, he claims

[Traduction]

Des voix: D'accord.

Le président: Monsieur McKenzie.

M. McKenzie: Merci, monsieur le président.

J'ai signalé, ce matin, que j'allais présenter une nouvelle motion qui, je l'espère, satisfera davantage le Comité. Je vous remets une copie de cette motion que je vais lire; si cela vous convient, nous allons l'étudier.

Je propose que le Comité étudie . . .

Le président: Excusez-moi, monsieur McKenzie. Nous allons simplement la déposer et lorsque le quorum sera réuni, vous pourrez la présenter.

M. Roy: Vous pouvez la lire car nous avons tous la traduction de cette nouvelle motion.

Le président: Vous pouvez la lire, monsieur McKenzie.

M. McKenzie: C'est aussi bien.

Je propose que le Comité permanent des transports et des communications sollicite auprès de la Chambre des communes l'autorisation de convoquer les représentants des syndicats d'Air Canada au Québec afin de se pencher sur les intérêts de 2,600 employés qui ont demandé ou qui envisageraient une mutation hors du Québec, comme le précise un télégramme de la Canadian Aviation Fellowship, ainsi que pour examiner les répercussions du bill n° 1 sur les employés d'Air Canada. Voici ma motion.

Je propose que le Comité permanent des transports et des communications sollicite auprès de la Chambre des Communes l'autorisation de convoquer les représentants des syndicats d'Air Canada au Québec afin d'étudier les conséquences du bill 1 ainsi que la situation des 2,600 employés d'Air Canada qui ont demandé à être mutés hors de la province de Québec; et que le Comité se rende dans toutes les bases d'Air Canada pour obtenir des renseignements de première main sur les problèmes des employés.

Quelques brèves remarques, monsieur le président. J'estime que ce problème dépasse les responsabilités de M. Taylor. Il n'a pas introduit ce bill 1 qui suscite tant d'inquiétudes parmi les employés anglophones d'Air Canada. Je suis sûr que les autres fonctionnaires du Québec partagent l'inquiétude des 2,600 employés d'Air Canada, et nous pourrions très bien être confrontés à un problème politique très grave. Ce problème concerne le gouvernement fédéral et nous ne pouvons pas l'ignorer. La compagnie aérienne ne peut pas être efficace si ses employés doivent travailler sous la menace du bill 1. Pour vous citer un exemple de la tension qui existe parmi les employés, je vous lirai cette lettre que j'ai reçue, ce matin, après avoir quitté la séance; elle émane d'un employé d'Air Canada. Je vais lire cette lettre très courte.

Ceci fait suite à un article de presse que j'ai lu l'autre jour, je suis employé d'Air Canada et je travaille comme mécanicien à la centrale électrique de Dorval. Je suis arrivé du Manitoba en août 1972, comme employé de la

[Text]

morale is no problem. Let me tell you I have never seen such a lack of interest amongst fellow workers. Believe me, if there was a place to transfer to in my Category 11, I would gladly pay my own way.

I also speak on behalf of many members of our newly formed organization, Canadian Aviation Fellowship. I must admit that it is a shame to see a beautiful province of our Confederation go down the drain, broken up in pieces, but I must realize and face reality that there is not much future here for my family and myself.

Respectfully yours,

I am not going to give the gentleman's name, I do not think that is necessary. It is signed:

A very disenchanted employee of Air Canada

That is just one example. I have received a number of other phone calls from Air Canada employees, which I have to return tonight. That is one example of how a lot of them feel, and that is the response I have received from many of them over the years. It certainly has built up to a staggering number when we are discussing a 2,600 people, Mr. Chairman. We have a very serious problem on our hands. I do not think there is any point in my expanding on this at this time; when we have the quorum I will discuss it further.

The Chairman: Thank you, Mr. McKenzie.

Mr. Roy: If that motion is receivable, Mr. Chairman, I think we should vote.

The Chairman: No, the motion is only tabled. We will not be able to act upon it until we have a quorum.

Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, if I can make the following questions relevant I will be lucky. If they are not relevant it is not because I will not try. They have to do with the current problems, which face not just Air Canada, although they do affect its operation. To the degree that they do affect its operations, here are one or two other aspects of it.

Could I ask Mr. Taylor whether he could indicate to us briefly whether the corporation has made representations to the Ministry of Transport and to other appropriate authorities with respect to the two questions? The two questions, of course, arise out of the difficulties between Canada, Great Britain and the United States in their current oceanic traffic rights' dispute. Has the corporation sought, or had conversations, with respect to first, an expansion of the pre-customs clearance in Canada for passengers entering the United States, particularly as they might apply to Mirabel and possibly Halifax? Have you taken part in the contingency plans with respect to this? The second part of that question is, now that we are faced with this type of problem, whether you have entered into any of the discussions, one way or another, or monitored the the discussions with respect to the opening up of

[Translation]

catégorie 11. M. Taylor prétend que le moral ne pose aucun problème. Permettez-moi de vous dire que jamais je n'ai vu une telle désaffection parmi mes camarades de travail. Croyez-moi, si je pouvais être muté ailleurs, dans un emploi de la catégorie 11, c'est avec plaisir que je paierais mon propre voyage.

Je parle également au nom de beaucoup de membres de notre organisation nouvellement formée, la Canadian Aviation Fellowship. Je dois admettre qu'il fait pitié d'assister à l'écroulement et à l'éclatement d'une belle province de notre confédération, mais je dois me rendre à l'évidence et l'avenir de ma famille et de moi-même n'y est guère assuré.

Veuillez agréer, etc . . .

Je ne citerai pas le nom de cet homme, car je ne pense pas que ce soit nécessaire. La lettre est signée:

Un employé d'Air Canada très déçu.

Ce n'est qu'un exemple. Un certain nombre d'employés d'Air Canada ont cherché à m'atteindre par téléphone et je dois les rejoindre ce soir. Cela vous montre quel est le sentiment général, sentiment dont ils me font part depuis déjà plusieurs années. Deux mille six cents personnes sont en cause, ce qui fait un nombre considérable, monsieur le président. Nous sommes confrontés à un problème très grave. Je ne crois pas qu'il soit utile d'insister; nous reprendrons la discussion le quorum sera réuni.

Le président: Merci, monsieur McKenzie.

M. Roy: Si cette motion est recevable, je crois que nous devrions voter.

Le président: Non, la motion a seulement été déposée. Nous ne pourrions pas voter avant que le quorum soit réuni.

Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Si les questions que je vais poser sont pertinentes, j'aurai de la chance. Si elles ne le sont pas, ce ne sera pas de ma faute. Elles portent sur les problèmes actuels qui ne confrontent pas seulement Air Canada, bien que ses activités s'en trouvent touchées. J'aimerais aborder un ou deux autres aspects des problèmes qui affectent les activités de cette compagnie.

M. Taylor pourrait-il nous dire brièvement si la compagnie a présenté des instances au ministère des Transports ou à d'autres autorités compétentes en ce qui concerne les deux questions? Ces deux questions découlent naturellement du conflit qui oppose le Canada, la Grande-Bretagne et les États-Unis en ce qui concerne le transport transocéanique. La société a-t-elle eu des entretiens portant tout d'abord sur l'expansion des formalités douanières, au Canada, pour les passagers à destination des États-Unis et, en particulier, à l'aéroport de Mirabel, et éventuellement à celui d'Halifax? A cet égard, avez-vous pris part à l'élaboration des mesures d'urgence? Ma deuxième question est la suivante: avez-vous participé d'une manière ou d'une autre aux entretiens concernant la liberté de circulation entre le Canada et les États-Unis au départ de Mirabel ainsi que de Dorval, pour essayer de résoudre une situation qui pourrait être très difficile?

[Texte]

Canada-U.S. traffic from Mirabel as well as from Dorval, to ease what could possibly be a very difficult situation.

• 1550

Mr. Taylor: Mr. Forrestall, we have been monitoring very closely the progress or lack of progress in the U.S.-U.K. bilateral negotiations. I have had personal discussions with the head of the U.K. team of bilateral negotiators who was in Canada recently and who met with Canadian government officials relative to contingency plans in the event that the negotiations between the U.K. and the U.S. broke down and direct service was terminated.

The question of U.S. customs and immigration clearance, either as pre-clearance or at border points for that traffic that will move on surface or at U.S. terminals for that traffic that will not be pre-cleared, is one that has, to my knowledge, been carried on by the carriers involved, by essentially British Airways and Air Canada. It is a situation in which the U.S. governmental authorities are, if I could suggest, not particularly sympathetic because of the position that it puts their negotiating team in, knowing that there is an alternative gateway. But there have been, I can confirm, discussions held between the U.S. governmental authorities for customs and immigration and the carriers involved.

Mr. Forrestall: What stresses would this place on the Corporation facilities at Dorval and Mirabel? And perhaps Mr. Taylor could reply to the second part of my earlier question in whether or not the Corporation had any discussions with the Ministry respecting relaxing that restriction about Canada-U.S. traffic moving out of Mirabel.

Mr. Taylor: Mr. Forrestall, the only restriction of U.S. traffic moving out of Mirabel is the U.S. pre-customs and immigration. It is my understanding that the U.S. have taken the position that this facility is at Dorval and therefore the traffic will have to move. It is not a Canadian; it is a U.S. position.

Mr. Forrestall: Have there been any discussions then about easing the burden on U.K. travellers? Because of the requirements for transoceanic flights to go into Mirabel, they must be transported by buses. This causes contingency problems and places a strain on a variety of interests, not the least of which is Air Canada's interests.

Does the same set of circumstances apply with respect to using Halifax to ease some of the burden of inter-airport travel that would be required, or does the absence of pre-customs and immigration clearance at Halifax pose the identical problem?

Mr. Taylor: Through the Chair, Mr. Forrestall, to some extent it does because there is no pre-customs and immigration at Halifax and there is post-customs, as you know, at Boston.

[Traduction]

M. Taylor: Monsieur Forrestall, nous avons suivi de très près les progrès ou l'absence de progrès des négociations bilatérales entre les États-Unis et le Royaume-Uni. Je me suis entretenu personnellement avec le chef de la délégation britannique qui s'est récemment rendu au Canada pour rencontrer les hauts fonctionnaires du gouvernement canadien en ce qui concerne les mesures d'urgence au cas où il y aurait une rupture des négociations entre la Grande-Bretagne et les États-Unis et où le service direct serait abandonné.

La question de la douane et de l'immigration américaines dont les formalités doivent être effectuées au départ ou à la frontière pour le transport de surface ou encore aux aéroports américains pour tout trafic n'ayant pas subi lesdites formalités, a été débattue par les transporteurs, c'est-à-dire essentiellement British Airways et Air Canada. Les autorités américaines n'y sont pas particulièrement favorables, étant donné la situation dans laquelle se place leur équipe de négociation, mais je peux confirmer que des entretiens ont eu lieu entre les autorités américaines et les compagnies aériennes à propos des formalités de douane et d'immigration.

M. Forrestall: Quels seraient les inconvénients qui en découleraient pour la compagnie à Dorval et à Mirabel? M. Taylor pourrait peut-être répondre à la deuxième partie de la question que j'ai posée tout à l'heure, à savoir si la compagnie s'est entretenue avec le ministère en ce qui concerne le relâchement des restrictions imposées à la circulation entre le Canada et les États-Unis au départ de Mirabel.

M. Taylor: Monsieur Forrestall, les seules restrictions auxquelles est assujettie la circulation au départ de Mirabel et à destination des États-Unis, ce sont les formalités de douane et d'immigration. Les États-Unis affirment que les bureaux se trouvent à Dorval et que la circulation devrait donc se faire au départ de cet aéroport. Il s'agit de la position américaine et non canadienne.

M. Forrestall: Y a-t-il eu des discussions tendant à faciliter ces formalités pour les voyageurs en provenance de Grande-Bretagne? Les vols transocéaniques doivent atterrir à Mirabel et les passagers doivent être transportés par autobus, ce qui pose des problèmes et exerce certaines pressions sur un certain nombre d'activités, dont celles d'Air Canada ne sont pas les moindres.

Les mêmes conditions s'appliquent-elles à Halifax dont l'utilisation allégerait le fardeau des liaisons entre les aéroports, ou bien est-ce que l'absence du bureaux de douane et d'immigration à Halifax pose un problème identique?

M. Taylor: Oui, dans une certaine mesure car il n'y a pas de formalité de douane et d'immigration au départ d'Halifax mais, comme vous le savez, il y a des formalités de douane à l'arrivée à Boston.

[Text]

The Boston traffic, of course, can equally be served over Montreal as well as over Halifax, and there is pre-clearance in Montreal for Boston traffic.

Mr. Forrestall: Oh, there is? Are there U.S. customs people in Halifax?

Mr. Taylor: No, no. I said there is pre-clearance in Montreal for Boston traffic.

Mr. Forrestall: For Boston traffic, not Halifax. Do you foresee any particular problems to the Corporation should the negotiations break down?

Mr. Taylor: Mr. Forrestall, we will be faced with two situations. One is the great number of people wanting to move from the U.K. to the U.S. via Canada. We have had very detailed discussions with British Airways and contingency plans have been put in place for that. We believe that can be accommodated because what will happen is British Airways will simply divert the flight capacity that they would have operated on New York into Canada so that movement of the traffic across the Atlantic would not appear to present insurmountable problems. The problems are presented in the pressures that it will put on all airlines operating out of Montreal and Toronto, as well as other modes of transport depending on how far across the U.S. border the traffic wants to go. There will be extreme pressure put on those other carriers to cope with the movement of traffic across the border should the negotiations break down and we have to implement these contingency plans.

• 1555

Mr. Forrestall: For example, on flights going into the west coast of the United States that would normally go the northern route, has British Airways plans with respect to handling them? Do they become part of your system? For example, is Edmonton being looked at or Vancouver?

Mr. Taylor: Well, the tentative plans, which are now a couple of weeks old, I guess, indicated that we can probably accommodate, because British Airways are not licensed to fly into Western Canada, the traffic moving on the Air Canada western aero-route that would reach that way for west coast destinations.

Mr. Forrestall: They have over flight privileges though?

Mr. Taylor: Oh, they have over flight privileges. That is no problem. That is a freedom which all countries have access to.

Mr. Forrestall: On another area totally removed from that. Had the Minister been here today to question, Mr. Chairman, I would have explored it with him. It has to do with the corporation's attitude with respect to subsidies for uneconomical routes and the proposition that in fact they have been frozen, since roughly 1972-1973 or 1971-1972, in the face of very rapid escalation in costs, particularly for fuel and salaries. You might comment from the corporation's point of view. I think what I am interested in is whether or not with respect to any assistance, direct or indirect, that Air Canada might get, this situation pertains to the corporation, and I am quoting,

[Translation]

La liaison avec Boston peut naturellement se faire tout aussi bien par Montréal que par Halifax et il existe un bureau de douane à Montréal pour les passagers à destination de Boston.

M. Forrestall: Vraiment? Y a-t-il des douaniers américains à Halifax?

M. Taylor: Non. J'ai dit qu'il existe un bureau de douane à Montréal pour les passagers à destination de Boston.

M. Forrestall: A destination de Boston, mais au départ d'Halifax. En cas de rupture des négociations, la seule compagnie se heurterait-elle, selon vous, à des problèmes précis?

M. Taylor: Deux cas se présenteront. Premièrement, de nombreux passagers britanniques se rendent aux États-Unis en passant par le Canada. Nous nous sommes longuement entretenus avec British Airways et des mesures d'urgence ont été prévues à cet effet. Nous pensons que cela peut se résoudre car British Airways acheminera vers le Canada les vols normalement prévus pour New York de sorte que la traversée de l'Atlantique ne présentera pas de problème insurmontable. Les problèmes se poseront pour les compagnies aériennes qui opèrent au départ de Montréal et de Toronto, ainsi que pour les autres modes de transport, en fonction de la distance à parcourir de la frontière américaine. En cas de rupture des négociations, la pression exercée sur ces transporteurs sera très forte et nous devons mettre en place ces mesures d'urgence.

M. Forrestall: British Airways envisage-t-elle de prendre en charge les vols à destination, par exemple, de la côte ouest des États-Unis et qui passeraient normalement par le nord? Avez-vous l'intention de les y associer? Songe-t-on, par exemple, à Edmonton ou à Vancouver?

M. Taylor: Étant donné que British Airways n'est pas autorisée à assurer la liaison avec l'Ouest du Canada, les plans établis à titre provisoire qui ne remontent qu'à quelques semaines indiquent que nous pouvons prendre en charge le trafic à destination de l'Ouest.

M. Forrestall: Ils ont malgré tout des privilèges de survol?

M. Taylor: Ils ont ces privilèges, c'est incontestable, comme tous les autres pays d'ailleurs.

M. Forrestall: Venons-en maintenant à un tout autre sujet. J'aurais aimé en parler au ministre s'il avait été présent aujourd'hui. Il s'agit de l'attitude de la compagnie concernant les subventions aux liaisons non rentables et le fait qu'elles ont été bloquées depuis environ 1972-1973 ou 1971-1972, étant donné la montée en flèche des coûts du carburant et des salaires. Vous pourriez nous exposer le point de vue de la compagnie. En ce qui concerne l'aide, directe ou indirecte, qu'Air Canada pourrait obtenir, cette situation relève-t-elle de la compagnie? Et je vais citer un extrait d'*Airline Newsletter*, revue publiée à Chicago, en Illinois; cet article est daté du 1^{er} juin 1977:

[Texte]

Mr. Chairman, from *Airline Newsletter* a publication out of Chicago, Illinois, dated June 1, 1977:

... government again forces Eastern Provincial stockholders to subsidize passengers on its thin route ...

Although I acknowledge the editorial, it does not necessarily represent my opinion. I am just quoting it for the purpose of opening up an area that has already been opened up and is of some concern to us in the Atlantic area.

The U.S. government is not the only one that plays a sort of Robin Hood in reverse with its airlines. Already CAB had forced the airlines to absorb increase fuel costs alone amounting to nearly one billion dollars ...

This was, of course, in the United States.

—a cost that they will never be able to recover. This is oney taken out of the pockets of long suffering shareholders, as far as their airline investments are concerned, at any rate, by their government which then proceeds to give it to passengers and shippers in the form of low cost fares and rates. Canada now seems bent on a similar course, at least in the case of Eastern Provincial Airways. As airline networks go, EPA, in Atlantic Canada, is not a big money maker at best. Included are some routes it is required to operate that are so thin that the government said they should be supported by direct subsidy from the federal treasury because they are essential. Apparently it is assumed that the line's higher density segments could not support them through cross-subsidy. The policy has been to let the regional carriers operate international charters to help support the regular routes.

• 1600

EPA receives about \$1.7 million a year, or some 4 per cent of its revenues, for its subsidy-eligible routes, the same rate it has been paid since 1972, when it was last increased. EPA's costs have mounted steadily since then, especially fuel. The airline calculates the shortfall was \$589,000 in 1975 and \$1,672,000 in 1976. Nevertheless, the government froze payments at the 1972-74 level in 1975 and again in 1976. EPA filed a formal appeal with the Minister of Transport last December, but this has how been rejected. Government "fiscal restraints" were cited as the reason.

It is interesting to note that EPA would have shown a modest profit instead of losses in both years had the government paid the full subsidy requirement based on EPA's figures. (In the past EPA's accounts were regularly examined to determine the subsidy requirement and the carrier's estimate were approved essentially as submitted.) After deferred income tax credits, EPA had a 1975 loss of \$190,000 and one of \$1,083,000 last year.

[Traduction]

... le gouvernement oblige encore une fois les actionnaires d'Eastern Provincial à subventionner les passagers sur ces liaisons les moins rentables ...

Cet article ne reflète pas nécessairement mon opinion. Si je le cite, c'est uniquement pour discuter d'un domaine qu'on a déjà abordé et qui nous cause certaines préoccupations dans la région atlantique.

Le gouvernement américain n'est pas le seul à jouer auprès de ses compagnies aériennes le rôle d'un anti-Robin des bois. Le CAB a déjà forcé les compagnies aériennes à absorber la hausse des coûts en carburant qui, à eux seuls, s'élèvent à près d'un milliard de dollars.

Il s'agit, bien entendu, des États-Unis.

Elles ne pourront jamais le récupérer. Les actionnaires des compagnies aériennes souffrent depuis longtemps de la non-rentabilité de leur placement et c'est dans leur poche que le gouvernement prend l'argent pour le redistribuer ensuite aux passagers et aux transporteurs sous la forme de tarifs réduits. Le Canada semble s'acheminer dans la même voie, en ce qui concerne du moins Eastern Provincial Airways. Pour ce qui est des réseaux aériens, le moins qu'on puisse dire, c'est que EPA, dans la région atlantique du Canada, ne fait pas un gros chiffre d'affaires. Cela comprend certaines liaisons qu'on l'oblige à assurer et qui sont si peu rentables que le gouvernement a offert de les subventionner directement par l'intermédiaire du Trésor fédéral car ces liaisons sont essentielles. On estime apparemment que les trajets les plus fréquentés ne sauraient les financer. La politique a été de laisser les transporteurs régionaux assurer des transports internationaux nolisés afin de financer les liaisons régulières.

EPA reçoit environ 1.7 million de dollars par an, soit 4 p. 100 de ces recettes, pour les liaisons subventionnables; c'est le même taux que depuis 1972, date à laquelle remonte la dernière augmentation. Les coûts d'EPA ont régulièrement progressé depuis lors, surtout ceux des carburants. La compagnie a calculé que le déficit atteignait \$589,000, en 1975, et \$1,672,000, en 1976. Néanmoins, en 1975, puis en 1976, le gouvernement a bloqué le montant des versements au niveau où il était en 1972-1974. En décembre dernier, l'EPA s'est pourvu d'un appel auprès du ministre des Transports, mais cet appel a été rejeté en prétextant les restrictions imposées par le gouvernement en matière fiscale.

Il est intéressant de noter que l'EPA aurait été légèrement bénéficiaire au cours des deux années si le gouvernement avait versé la totalité des subventions que les chiffres d'EPA justifiaient. (Autrefois, les comptes d'EPA étaient régulièrement examinés pour déterminer le montant nécessaire des subventions et les prévisions de la compagnie étaient généralement approuvées telles qu'elles étaient.) Après dégrèvement d'impôt différé, l'EPA a

[Text]

I am wondering whether Mr. Taylor, Mr. Chairman, would care to comment, not necessarily on EPA's particular position—I used that because that is the airline that was chosen—but on the impact this has. I am assuming that you are under the same “fiscal restraints” as EPA. What impact has this had on your operational dollar and cents, on your so-called bottom-line figure?

Mr. Taylor: Mr. Forrestall, through the Chair, the question of the impact on fuel of course has had a devastating effect on all the North American industry, or worldwide industries. It has been the principal motivation for the fare increases that have been filed by all the carriers in Canada and the U.S., particularly in the last two years. Up to about two years ago the airlines had been by and large holding the level on fares and trying to absorb normal increases in costs of labour and materials through productivity gains, which they had been able to do with the advent of large jet equipment. Then, of course, just at the time that they were running out of productivity gains on large jet equipment, the fuel increases came along.

The EPA situation, particularly those smaller carriers who are operating, as the article says, thin routes that are classified as being essential, where the revenues are more or less fixed because the travel, if it is an essential route, is probably fairly well fixed—If these revenues do not cover costs then of course the government in its wisdom, under the definition of essential services, has subsidized it. And if the subsidies have been frozen then of course the airline is being forced to absorb any escalation of costs as a result of inflation.

So it is not a complex mathematical problem. There is just more money going out than coming in. And if the money coming in is a mixture of revenue and subsidy, and if both of them are in a large measure fixed, then of course, if it is considered essential and assuming that the carrier has done everything it can to reduce its costs through not operating excess capacity there is going to be a wider and wider spread in the deficit position.

The Chairman: Thank you, Mr. Forrestall. Mr. Orlikow.

Mr. Orlikow: Mr. Chairman, I am here largely because our regular member on the Committee, Mr. Benjamin, is sick. I was asked by him and by some of the provincial government people in Saskatchewan to ask some questions of Mr. Taylor in regard to air service in Northern Saskatchewan. I do not have the time to put all the content of this telegram on the record, but I think Mr. Taylor will be aware of the claims they make that senior officials in the Department of Transport in Saskatchewan have discussed with the representative of Air Canada in the region the much greater use of direct flights from Prince Albert, because there has been, apparently, a very substantial increase in north-south air travel in Saskatchewan by the regional air service. Apparently there were discussions between the former President of Air Canada, Mr. Pratte, and the then Mayor of Prince Albert in which Mr. Pratte wrote or telegraphed saying that if and when the runway in Prince

[Translation]

enregistré un déficit de 190,000 dollars, en 1975, et un déficit de 1,083,000 dollars, l'an dernier.

M. Taylor pourrait-il développer les conséquences que cela peut avoir, pas nécessairement dans le cas précis d'EPA que je n'ai cité qu'à titre d'exemple, puisque c'est la compagnie aérienne dont parle cet article? Je suppose que vous êtes soumis aux mêmes restrictions fiscales qu'EPA. Quelles en sont les répercussions sur votre budget?

M. Taylor: La hausse du prix des carburants a eu un effet désastreux sur l'ensemble du secteur industriel nord-américain et mondial. C'est ce qui a principalement justifié l'augmentation des tarifs demandés par tous les transporteurs canadiens et américains, surtout au cours des deux dernières années. Jusqu'à il y a environ deux ans, les compagnies aériennes avaient réussi dans l'ensemble à maintenir leurs tarifs et à compenser l'augmentation des coûts de main-d'œuvre et de matériel en augmentant leur productivité, ce qui avait été possible grâce à l'avènement des grands avions à réaction. Puis, évidemment, au moment précis où les grands avions à réaction ne leur permettaient plus d'augmenter leur productivité, le prix du carburant a augmenté.

Lorsque le chiffre d'affaires des petites compagnies comme EPA, qui assure des liaisons peu rentables, ainsi que le dit cet article, mais qui sont essentielles et dont les recettes sont plus ou moins fixes car le service étant considéré comme essentiel, il est plus ou moins stable, lorsque le chiffre d'affaires, dis-je, ne couvre pas les coûts, le gouvernement, dans sa sagesse, subventionne ces services définis comme essentiels. Mais les subventions ayant été bloquées, les compagnies aériennes doivent absorber toute augmentation des coûts résultant de l'inflation.

Ce n'est pas un problème mathématique bien complexe. Tout simplement, on dépense davantage qu'on ne gagne. Si les gains représentent à la fois des recettes et des subventions qui, dans une grande mesure, sont stables et si, par ailleurs, il s'agit de service considéré comme essentiel, le transporteur qui a tout fait pour réduire ses coûts verra le déficit s'accroître.

Le président: Merci, monsieur Forrestall. Monsieur Orlikow.

M. Orlikow: Ma présence tient en grande partie au fait que M. Benjamin, qui est très assidu, est malade. Il m'a demandé ainsi que certains membres du gouvernement de la Saskatchewan de poser à M. Taylor quelques questions concernant le service aérien dans le nord de cette province. Je n'ai pas le temps d'expliquer le contexte dans lequel se situe ce télégramme, mais M. Taylor n'ignore probablement pas que les hauts fonctionnaires du ministère des Transports de la Saskatchewan se sont entretenus avec les représentants locaux d'Air Canada pour qu'on augmente le nombre des vols directs au départ de Prince-Albert, car les compagnies aériennes régionales ont, semble-t-il, considérablement augmenté les liaisons nord-sud. Des discussions ont, semble-t-il, eu lieu entre l'ancien président d'Air Canada, M. Pratte, et l'ancien maire de Prince-Albert. M. Pratte a indiqué dans une lettre ou un télégramme que lorsque la piste de Prince-Albert serait prolongée,

[Texte]

Albert was extended, Air Canada would be prepared to increase the service from Prince Albert to Winnipeg, for example, so that people in Northern Saskatchewan could link up with a direct flight from Winnipeg to Great Britain and so on. They want to know, Mr. Taylor, why these commitments have not been implemented.

• 1605

Mr. Taylor: Mr. Orlikow, through the Chair, thank you for that comment and the concern of the people in this region. It was, I guess, two to three years ago now that a study was undertaken jointly by the community of Prince Albert, and I believe the province was involved and we were involved in trying to determine the level of air service that might exist in and out of Prince Albert on basically an east-west route within a period of three to five years, which was the period that we were looking down the road to. At that time, certain forecasts were made on the basis of how medium- to short-haul traffic was growing in Canada and on the basis of the cost that the airlines were absorbing at that time.

As time has gone on, of course, two things have happened. The rate of traffic growth over routes of that nature has levelled off and in fact declined in terms of its growth potential. The cost to operate those kinds of routes has in fact increased quite dramatically because of the fuel costs. In the process of rationalizing, if you will, our own schedule within Canada in order to try to dig ourselves out of the financial deficit we had been in of increasing aircraft utilization, increasing load factors, we again looked at the traffic potential over that route and came to the conclusion that we could not see it as being a break-even proposition within the near term. Within the near term, Mr. Orlikow—I am talking in terms of three years or approximately three years.

Now, at the moment, the airport will not take the type of aircraft that we operate, which is the DC-9, and will take an aircraft of the type of an F-28, which is a smaller twin-engined jet that carries approximately 40 people. But it will not take a DC-9. There would have to be an extension to the runways in order for us to operate there. So we felt it only fair to advise the community leaders when we had arrived at this decision that we could not see ourselves operating the route on a viable basis. At the time that we advised them of that, TransAir made an application to operate the route with F-28 aircraft and we indicated that we would not oppose that application. Since that, as you know, there have been reports—I have not seen them confirmed—that as a result of the TransAir-PWA proposed merger or takeover, however it may be described, there is some question as to whether or not that route will be in the network of the new regional carrier. But clearly it is a regional route and it is one that I would hope could see itself resolved within the context of the regional policy for the new regional carrier. We will do everything we can to assist as we are at the present time of working with the current local service carrier, which is Norcanair, which operates a good service north-south from Prince Albert to Saskatoon and connects with the east-west flights that we have

[Traduction]

gée, Air Canada serait disposée à intensifier ses liaisons au départ de Prince-Albert vers Winnipeg, par exemple, de sorte que les habitants du nord de la Saskatchewan puissent avoir la correspondance pour le vol direct entre Winnipeg et la Grande-Bretagne. Monsieur Taylor, on aimerait savoir pourquoi ces promesses n'ont pas été tenues.

M. Taylor: Monsieur Orlikow, je vous remercie de me faire part des préoccupations des habitants de la région. Il y a deux ou trois ans, nous avons entrepris une étude en collaboration avec la ville de Prince-Albert et la province, je crois, pour déterminer le potentiel des liaisons aériennes au départ et à l'arrivée de Prince-Albert sur le trajet est-ouest, pendant une période de trois à cinq ans. À cette époque, certaines précisions ont été établies en se fondant sur l'intensification des déplacements sur les courtes et moyennes distances au Canada et en se fondant également sur les coûts que les compagnies aériennes absorbaient alors.

Avec le temps, deux choses se sont produites. Le trafic sur les trajets de cette nature s'est stabilisé et il a même diminué. Le coût du carburant a entraîné une augmentation spectaculaire des frais d'exploitation de ces liaisons aériennes. Pour essayer de combler ce déficit, nous avons augmenté l'utilisation des appareils, nous en avons augmenté la charge et, encore une fois, nous nous sommes penchés sur le potentiel de cette liaison et nous en avons conclu qu'elle ne serait pas rentable à court terme. J'entends par là, monsieur Orlikow, trois ou cinq ans.

À l'heure actuelle, l'aéroport n'est pas conçu pour notre appareil, le DC-9 mais pour un appareil du type du F-28, un petit bimoteur dont la capacité est d'environ 40 passagers. Il n'est pas conçu pour un DC-9. Il faudrait pour cela prolonger les pistes. Nous avons donc estimé honnête d'aviser les autorités locales que cette liaison ne pourrait être exploitée de manière rentable. Lorsque nous leur en avons fait part, TransAir a demandé à exploiter cette liaison avec un F-28 et nous avons indiqué que nous n'y étions pas opposés. Depuis lors, comme vous le savez, des rumeurs qui n'ont d'ailleurs pas été confirmées, indiquent que par suite de la fusion envisagée de Trans-Air et PWA, on se demande si cette liaison fera partie du réseau desservi par le nouveau transporteur régional. Il s'agit évidemment d'une liaison régionale qui pourrait très bien être prise en charge dans le contexte de la politique régionale par le nouveau transporteur local. Nous ferons tout ce que nous pourrons, et c'est ce que nous faisons maintenant, en travaillant de concert avec le transporteur local Norcanair, qui assure un bon service nord-sud entre Prince-Albert et Saskatoon et qui assure la correspondance avec les vols est-ouest que nous exploitons au départ de Saskatoon vers l'Est et l'Ouest du Canada.

[Text]

operating through Saskatoon to western Canada as well as to eastern Canada.

• 1610

Mr. Orlikow: Mr. Taylor, according to the Minister of Transportation in Saskatchewan, Norcanair has increased in the last year or two their business by 30 per cent. I have to agree with you that air traffic in other regions has really slacked off; certainly it is not growing at what was foreseen as the growth factor. But the traffic has increased by 30 per cent in that particular area. And the Minister of Transport, as far as they know, has not rescinded the decision to lengthen the airstrip in Prince Albert. In other words, they have no knowledge that the Government of Canada has changed its policy with regard to extending the airstrip in Prince Albert. Are you saying that even if the airstrip in Prince Albert is lengthened that Air Canada does not see its way clear to giving the kind of service that Mr. Pratt promised?

Mr. Taylor: Through the Chair, Mr. Orlikow, if I could come back, and I do not know what precise numbers you are referring to, I do know that the result of the traffic of Norcanair, which is the local service carrier, is north-south traffic. So the percentage figures of increase that they are perhaps quoting—and I could stand correcting on that—is probably the traffic over their route. They operate of course Prince Albert, Saskatoon and Regina as well. The traffic of course that we are principally interested in is the traffic going from Winnipeg to Prince Albert to Edmonton, or across the top, if you will.

The position that we have taken is that on the basis of our present forecast and on the basis of the dates that were then given to us, which I do not have in front of me, as to when the runway was likely to be extended, that it was not a viable proposition.

You asked me a direct question, that at such time as the airport runways are extended would we or would we not be interested in serving the route. I think the only honest way I can answer that, Mr. Orlikow, is to say that if the traffic flow over the route warrants a service in each direction a day between Winnipeg and Edmonton, or on to Vancouver, then of course we would be interested in operating the service, if it did not conflict with the policies and the roles of the regional carrier in western Canada at that time.

Mr. Orlikow: Mr. Taylor, according to the information contained in this telex to me, the Minister in Saskatchewan says that the statements made by the Prime Minister in 1974 and by the former President of Air Canada, in respect of the kind of service which they were asking for when the runway was completed to the length which would take the DC-9, were pretty clear and specific, that, yes, when the runway was completed and if the business was there—and they say the business is there—they were interested, yes. And that is precisely what they say, that Norcanair is providing a north-south service, that a large number of the people from the north who get to Prince Albert want to get to Winnipeg so they can then get on the direct flight—although it is not as direct as they think it is, as you know, from the correspondence we have had—to London.

[Translation]

M. Orlikow: Monsieur Taylor, selon le ministre des Transports de la Saskatchewan, le chiffre d'affaires de Norcanair a augmenté de 30 p. 100 depuis un an ou deux. Les transports aériens ont régressé dans les autres régions, j'en conviens; ils ne progressent pas comme nous l'avions prévu, mais dans cette région, le trafic a augmenté de 30 p. 100. Pour autant que je sache, le ministre des Transports n'a pas renoncé à prolonger les pistes de l'aéroport de Prince-Albert. Autrement dit, on ignore que le gouvernement du Canada a changé d'idée. Voulez-vous dire que même si les pistes étaient prolongées, Air Canada n'assurerait pas le service promis par M. Pratt?

M. Taylor: Monsieur Orlikow, je ne sais pas exactement quels sont les chiffres que vous citez. Je sais que la majorité des liaisons exploitées par Norcanair, qui est un transporteur local, sont des liaisons nord-sud. Les pourcentages d'augmentation que cette société avance, et je le dis sous toutes réserves, s'appliquent probablement aux réseaux qu'elle exploite. Elle dessert bien entendu Prince-Albert, Saskatoon ainsi que Regina. Ce qui nous intéresse principalement, c'est la liaison entre Winnipeg, Prince-Albert et Edmonton.

A partir de nos prévisions actuelles et des dates qui nous ont été communiquées mais que je n'ai pas ici, à propos de l'expansion des pistes, nous pensons que ce n'est pas une proposition viable.

Vous m'avez demandé de manière directe si nous serions prêts à assurer le service lorsque les pistes auront été prolongées. Honnêtement, je peux seulement dire que si le trafic justifie un vol quotidien dans chaque direction entre Winnipeg et Edmonton, ou jusqu'à Vancouver, nous serons naturellement disposés à exploiter ce service, pourvu que cela n'entrave pas les politiques et les activités du transporteur de la région de l'Ouest.

M. Orlikow: D'après les renseignements contenus dans ce telex qui m'a été adressé, le ministre de la Saskatchewan affirme que le premier ministre et l'ancien président d'Air Canada ont été catégoriques lorsqu'en 1974, ils ont déclaré que le service serait assuré lorsque la piste serait prolongée pour recevoir le DC-9 et si la demande le justifiait; or, ils affirment que la demande existe. Et ils affirment précisément que Norcanair assure la liaison nord-sud et qu'un grand nombre de passagers arrivant à Prince-Albert en provenance du Nord veulent se rendre jusqu'à Winnipeg pour prendre le vol direct jusqu'à Londres; à en juger d'après la correspondance que je reçois, ce vol n'est pas aussi direct qu'ils le pensent, et vous le savez.

[Texte]

Are those pledges which they say were made by the Prime Minister and by Mr. Pratt no longer operative because of the factors which you have indicated, the increase in the price of fuel, and decrease in the passenger load and so on? Are those promises no longer operative?

• 1615

Mr. Taylor: Through the Chair, Mr. Orlikow, I think you have made the point in your statement, "if the traffic volume is there." I am suggesting that we are prepared to examine at any time as time goes on but the traffic volumes on the east-west route have been growing at a much lower rate than we had anticipated. And we are certainly prepared with the qualification that I think was inherent in the original commitment that if the traffic volumes were there at the time the runways were extended we would be prepared to inaugurate a service. Certain forecasts were made at that time which have not been materializing. Depending on what the traffic flows are at the time the runways are extended then our position stands.

Mr. Orlikow: Mr. Taylor, without questioning the merit of your statement, that is whether you are right or wrong as I am not an expert, it seems to me that if in 1974 under what are admittedly different circumstances, promises, statements were made by the Prime Minister and/or by the then President of Air Canada which may indeed no longer be valid because of events which have taken place since 1974, would it not be the wise thing to do, so that there should be no misunderstanding, so that the people and the government in Saskatchewan should know precisely why changes have been made, that you or some other of your officials, whom you would designate, would meet with Mr. MacMurchy, the Minister, and Mr. Romanow, who as the Attorney General apparently was in on the earlier discussions in 1974, to go over the situation as it is in 1977 and as it is likely to be in the next couple of years?

Mr. Taylor: Through the Chair, Mr. Orlikow, we have met with them and I would be glad to meet personally with them. I know that within the past—I will make a guess, six months or so—when the question was asked of us that as the runway had not been extended and as the airport would take an F-28, would we have any objection or would we stand in the way of an application by a carrier who could operate equipment now into the airport?, we said that we would not stand in the way. I am prepared to meet with Mr. MacMurchy, Mr. Romanow or any of them to review the subject, Mr. Orlikow.

Mr. Orlikow: But in their telegram they are not talking about that, they are talking about what will happen when the runway is extended. Apparently they have commitments to runways, or there were commitments I suppose at the time of that by-election in Prince Albert, that the runway would be extended. Mr. Taylor, I am not saying that I think you should do something or you should not. I am simply saying that if the commitments were made or implied in 1974 and if the situation has changed, would you arrange to meet Mr. MacMurchy to go over the situation as you see it and to lay it out for him so that if there is no agreement and there is not likely to be an

[Traduction]

Ces promesses du premier ministre et de M. Pratte ne tiennent-elles donc plus en raison des facteurs que vous avez indiqués et, notamment, la hausse des prix du carburant et la diminution du nombre des passagers?

M. Taylor: Vous avez mis le doigt sur l'explication en disant: «Si le volume du trafic le justifie». Nous sommes prêts à faire des études n'importe quand, mais le volume du trafic d'Est en Ouest a progressé à un rythme nettement inférieur à ce que nous avions prévu. A cette réserve près, qui aidait déjà la condition de l'engagement initial, nous sommes prêts à inaugurer un service lorsque la piste sera prolongée. Certaines de nos prévisions ne se sont pas matérialisées. En fonction de ce que sera le volume du trafic au moment où la piste sera prolongée, notre position demeure inchangée.

M. Orlikow: Sans vouloir porter un jugement de valeur sur vos propos, puisque je ne suis pas spécialiste, il me semble que si les promesses faites, en 1974, par le premier ministre et le président d'Air Canada ne sont plus valables parce qu'elles ont été faites en des circonstances qui, je l'admets, sont différentes et que des événements sont survenus depuis lors, ne serait-il pas judicieux d'informer précisément les habitants et le gouvernement de la Saskatchewan des changements qui sont intervenus afin d'éviter tout malentendu? Ainsi, vous-même, ou certains de vos collaborateurs que vous pourriez désigner, ne pourriez-vous pas rencontrer M. MacMurchy, le ministre, ainsi que M. Romanow qui, en sa qualité de procureur général, a participé aux premières discussions qui ont eu lieu en 1974, afin de réexaminer la situation telle qu'elle se présente en 1977 et telle qu'elle se présentera vraisemblablement dans les quelques années à venir?

M. Taylor: Nous les avons rencontrés et je me ferai un plaisir de m'entretenir avec eux personnellement. Il y a quelque temps, c'est-à-dire il y a à peu près six mois, on nous a posé la question suivante: si la piste n'est pas prolongée et que l'aéroport puisse accueillir un F-28, verrions-nous un inconvénient à ce qu'un transporteur qui pourrait exploiter le matériel de cet aéroport pose sa candidature? Nous avons répondu que nous ne nous y opposerions pas. Je suis prêt à rencontrer M. MacMurchy, M. Romanow ou d'autres personnes pour réexaminer la question.

M. Orlikow: Mais, dans leur télégramme, il n'est pas question de cela; ils s'interrogent sur ce qu'il adviendra lorsque la piste sera prolongée. Lors de l'élection partielle qui s'est déroulée à Prince-Albert, ils se sont engagés, semble-t-il, à ce que la piste soit prolongée. Monsieur Taylor, je n'ai pas à vous prescrire une conduite. Je dis simplement que si les engagements pris directement ou implicitement, en 1974, étaient honorés, et compte tenu du fait que la situation a évolué depuis lors, feriez-vous les démarches nécessaires pour rencontrer M. MacMurchy afin de réexaminer la situation telle que vous la voyez, de la lui exposer, de manière à ce qu'en l'absence d'un

[Text]

agreement at least there would be an understanding on both sides of the situation at the present time?

Mr. Taylor: Yes, I will give you a commitment, Mr. Orlikow, that I will take the initiative to meet with Mr. MacMurchy.

Mr. Orlikow: Okay.

The Chairman: Thank you, Mr. Orlikow. Are there any other questioners? Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I am wondering if we could get into the de-icing problem. I know you have been waiting with bated breath, Mr. Taylor, to deal with this issue. I wonder if you might give us an outline as to where your Corporation stands on the problems encountered. I understand that you have a bit of a lemon there in the de-icing facility at Mirabel. Perhaps you might explain why it was necessary to switch to a different kind of operation from Dorval to Mirabel and perhaps give us some insight as to how you envisage the problem to be rectified?

• 1620

Mr. Taylor: Mr. Chairman, I am not sure that I can agree with Mr. Mazankowski's preamble that we have a lemon in the de-icing at Mirabel. The de-icing question has a fairly long history, as those of you who have read the brief as well as the memoir from the Ministry of Transport will know.

I will be fairly brief on our position on it, and we are just one carrier in the de-icing exercise. Until it was established that there were certain environmental problems as well as certain opportunities to recover glycol, de-icing was carried out on aircraft at ramps. Some few years ago it was established that, both from an environmental point of view, as well as from a cost point of view, central pad de-icing had the potential of having certain advantages, particularly since the environmental departments of government had established certain levels beyond which glycol could not be evaporated into the air.

We then undertook central de-icing facilities in Montreal. Since that time, of course, other developments have taken place respecting de-icing in terms of the mix of hot water and glycol which made the recovery of the mix less of a requirement, both from an environmental point of view as well as from a cost point of view.

When Mirabel was opened, because of the dispersing of the aircraft around the clusters at Mirabel, and if the environmental requirement to recover the glycol was paramount, then the recovery of that at a dispersed location would have been very difficult. And so the centralized de-icing facility was conceived for Mirabel as well.

Now there were certain problems inherent in its first year of operation, and during that period of difficulty the de-icing was reverted to the gate de-icing facility—if one may refer to it as that—off a mobile truck, similar to what we have been doing for some years. And as I mentioned, the evolution of the glycol-and-water mix made this of less concern environmentally.

[Translation]

accord, d'ailleurs peu probable, on sache de part et d'autre à quoi s'en tenir?

M. Taylor: Monsieur Orlikow, je m'engage à faire les démarches nécessaires pour rencontrer M. MacMurchy.

M. Orlikow: D'accord.

Le président: Merci, monsieur Orlikow. Y a-t-il d'autres questions? Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Ne pourrait-on pas revenir au problème du dégivrage? Je sais, monsieur Taylor, que vous attendez immédiatement qu'on en parle. Pourriez-vous nous exposer la position de la compagnie face au problème auquel elle s'est heurtée. Je crois savoir qu'à Mirabel, le dégivrage ne va pas comme sur des roulettes. Vous pourriez peut-être nous expliquer pourquoi il a été nécessaire d'adopter à Mirabel une méthode différente de celle qu'on utilise, à Dorval, et nous dire comment vous envisagez de redresser la situation.

M. Taylor: Je ne suis pas d'accord avec M. Mazankowski lorsqu'il dit qu'à Mirabel, le dégivrage ne marche pas comme sur des roulettes. Le problème du dégivrage n'est pas récent, comme le savent ceux qui ont lu le mémoire ainsi que les rapports du ministère des Transports.

Je ne m'appesantirai pas sur notre position, qui est simplement celle d'un transporteur devant dégivrer ses avions. Jusqu'au moment où certains problèmes d'ordre écologique ont surgi et où l'on s'est aperçu qu'il était possible de récupérer le glycol, le dégivrage des avions se faisait sur les aires de stationnement. On s'est rendu compte, il y a quelques années que, du point de vue de l'écologie, aussi bien que du point de vue des coûts, une installation centrale de dégivrage présentait certains avantages, notamment dans la mesure où les ministères de l'Environnement avaient démontré que seule une certaine partie pouvait s'évaporer dans l'atmosphère.

Nous avons donc construit une centrale de dégivrage à Montréal. Naturellement, des découvertes intervenues depuis lors, permettent, grâce à un mélange d'eau chaude et de glycol, de récupérer le liquide, ce qui est plus économique et présente des avantages du point de vue de l'environnement.

À Mirabel, la dispersion des appareils aurait considérablement gêné la récupération du glycol, laquelle était essentielle pour l'environnement. D'où, encore une fois, l'adoption d'une centrale de dégivrage.

La première année d'exploitation pose toujours des problèmes et, durant cette période difficile, on est revenu à une installation mobile identique à celle qui existait depuis des années. Je répète qu'étant donné le mélange d'eau et de glycol, cela présentait moins de risques pour l'environnement.

[Texte]

There were teething problems with the Mirabel facility, as often is the case with new facilities. We have had no problem in de-icing at Dorval and we do not anticipate problems in de-icing this coming winter at Mirabel.

Mr. Mazankowski: According to the document that was tabled by MOT, Air Canada has, as I stated, a considerable amount of expertise in the de-icing field, and the conclusion of the document indicates that de-icing is essentially the responsibility of the airlines.

I am wondering why, in the light of that, Mr. Taylor, at the outset, Air Canada, was quite aggressively involved in establishing a de-icing facility at Mirabel and then it backed off. The department was involved then. And I understand that Air Canada is currently operating the facility at Mirabel, is that correct?

Mr. Taylor: Yes, we are currently operating the facility on behalf of the airlines serving Mirabel.

Mr. Mazankowski: In view of the expertise that you have had over the years, why did you feel compelled to withdraw from the planning process as I understand it?

Mr. Taylor: Through the Chair, Mr. Mazankowski, I think there is basically one reason. At Dorval, as part of our normal operation, and established as a part of our labour contracts of not contracting out our work, we provided a de-icing facility to ourselves and to any other carriers that we might have handled, which were minimal, of course. Certain international carriers have one flight a week. When Mirabel was established, all the international carriers were going to Mirabel, and in Dorval the international carriers either performed their own de-icing operation or contracted for it with the people who handled them, in many cases general aviation services. In other words, at the Mirabel location our interest was principally in de-icing our own airplanes. That was our principal interest. As a result of the involvement in the Mirabel situation, we became the agent, if you will, or the operator of the facility for the MOT, who owned the facility at Mirabel, because of the need to establish a central facility as a result of the cluster complex. Glycol could not be recovered from the clusters, and therefore a central facility was deemed by the MOT, who built the airport, as being the best way to recover the glycol and to meet the environmental standards.

Mr. Mazankowski: Why were public tenders called for and then called off at the very last minute, since you were a part . . .

Mr. Roy: Mr. Chairman, on a question of privilege. I think this matter has been discussed with the steering committee, and it was discussed and approved by Committee members this morning that the brief would be attached as an appendix, with the reply from the department to be attached to the appendix. That was the general agreement we came to this morning in the steering committee and in this Committee. The honourable member mentioned the asking for tenders. It is all in the response from the department. I do not think we can direct a

[Traduction]

L'installation de Mirabel a posé de rudes problèmes, comme c'est souvent le cas avec des nouveautés. Le dégivrage n'a posé aucune difficulté, à Dorval, et nous n'en prévoyons aucune pour l'hiver prochain à Mirabel.

M. Mazankowski: Selon le document déposé par le ministère des Transports, Air Canada a acquis une compétence considérable dans le domaine du dégivrage et ce document indique en conclusion que le dégivrage relève essentiellement des compagnies aériennes.

Cela étant, je me demande pourquoi Air Canada a-t-elle tellement tenu à doter l'aéroport de Mirabel d'une centrale de dégivrage pour ensuite faire machine arrière. Le Ministère s'en occupait à l'époque et je crois savoir qu'Air Canada exploite actuellement l'installation de Mirabel, n'est-ce pas?

M. Taylor: Oui, nous exploitons cette installation pour le compte des compagnies aériennes qui desservent Mirabel.

M. Mazankowski: Étant donné les compétences que vous avez acquises au cours des années, pourquoi vous êtes-vous sentis obligés à vous retirer du processus de la planification?

M. Taylor: Monsieur Mazankowski, il y a une raison fondamentale. À l'aéroport de Dorval, dans le cadre de nos exploitations habituelles, puisqu'aux termes de nos contrats de travail, nous ne pouvons faire faire des travaux à contrat, nous avons mis à la disposition de nos avions et d'autres sociétés de transport aérien des installations de dégivrage qui étaient minimes, bien entendu. Certaines sociétés internationales n'ont qu'une envolée par semaine. Lors de l'ouverture de Mirabel, toutes les sociétés internationales se sont mises à utiliser cet aéroport et, à Dorval, les sociétés internationales se chargeaient de leur propre dégivrage ou, alors, faisaient faire les travaux à contrat par les services généraux de l'aviation dans la plupart des cas. Autrement dit, à Mirabel, nous nous chargeons en principe du dégivrage de nos propres appareils. C'était là notre intérêt majeur. Par la suite, nous sommes devenus l'agent, si vous voulez, ou l'exploitant de l'installation pour le ministère des Transports qui est propriétaire de l'installation de Mirabel, étant donné le besoin de créer un service central dans ce complexe. Il était impossible de recouvrer le glycol des diverses installations lorsqu'il n'y avait pas de poste central, et le ministère des Transports a donc décidé de créer une installation centrale à l'aéroport de Mirabel afin de pouvoir recouvrer le glycol et se conformer aux normes de l'environnement.

M. Mazankowski: Pourquoi est-ce qu'on a lancé un appel d'offres au public pour les annuler ensuite, à la toute dernière minute, puisque vous faisiez partie . . .

M. Roy: Monsieur le président, j'invoque le Règlement. On a discuté de cette question au comité directeur et, ce matin encore, les membres du Comité ont décidé que le mémoire ainsi que la réponse du Ministère seraient imprimés en annexe au compte rendu de la réunion. Nous avons pris cette décision à l'unanimité au comité directeur et au Comité, ce matin. Le député vient de parler des appels d'offres. Il en est question dans la réponse du Ministère. Je ne pense pas que l'on puisse poser une question au sujet des appels d'offres du Ministère

[Text]

question on the department's asking for tenders to a representative of Air Canada, or to the chairman of Air Canada. I think this question should be directed to the department. If the honourable member wants to read the reply from the department, there is a complete and full reply attached to this brief.

Mr. Chairman, I think, we should deal with the bill. We attached the brief, we tabled the department's answer, and I think it would be out of order to continue this line of questioning.

The Chairman: Thank you, Mr. Roy. There was general agreement this morning that the brief would be appended to the proceedings along with the answer from the department. That was agreed. However, the questioning where it concerns Air Canada could be relevant if the member is interested in proceeding the questioning over and above the answers and the brief that were appended to this morning's proceedings. I think it is repetitious because the answers to the questions are in the department's answers, which are appended to the proceedings. If Mr. Mazankowski is looking for a particular answer, I feel it could be relative; but if it is just a repetition of the answers provided by the department, then I feel we should move on with other parts of the bill.

Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: As usual, Mr. Chairman, you are fair in giving members the maximum latitude, and I thank you for your ruling. I think my questions are relevant. I think some answers may be partially provided, some may not be. I simply asked Mr. Taylor if he could give his version as to why the tenders were suspended, and I asked that simply because, as was pointed out, two senior Air Canada personnel basically approved that methodology. I am wondering whether he might be able to elaborate because, quite frankly, while the document here provides some information, it would seem to me there is other information that is quite pertinent that could be provided. He might be able to give me some insight into that.

• 1630

I would also like to ask him if he could give the Committee some idea as to the comparative costs of de-icing an average aircraft at Mirabel vis-à-vis Dorval and what is considered to be a normal cost in the industry. I understand that the costs at Mirabel are very, very high. I understand that there have been undue delays and failures in terms of that facility's functioning properly, and from what we gather, at least the evidence we have, the facility is not functioning properly. Mr. Taylor gives us the assurance that it is. I want to have his statement on the record to ensure that this is the case.

The Chairman: Order, please! I would just like to add that if the tenders or any parts of the questions asked by Mr. Mazankowski are not relevant to the bill or to Air Canada, then it is up to Mr. Taylor's discretion . . .

Mr. Mazankowski: I will let him be the judge.

The Chairman: . . . to answer accordingly. If it is the tender requested by the Department of Transport, we are not dealing

[Translation]

aux représentants d'Air Canada, ni au président de cette société. Cette question devrait s'adresser au Ministère. Si le député veut lire la réponse du Ministère, il la trouvera en annexe au mémoire.

Monsieur le président, nous devrions maintenant examiner le bill. Nous avons annexé le mémoire au compte rendu, et nous avons déposé la réponse du Ministère, et j'estime donc qu'il serait contraire au Règlement de poursuivre ces questions.

Le président: Je vous remercie, monsieur Roy. Ce matin, on a décidé à l'unanimité d'annexer le mémoire au compte rendu de la réunion ainsi que la réponse du Ministère. Cependant, les questions relatives à Air Canada sont peut-être pertinentes si le député cherche à obtenir des renseignements qui ne sont pas contenus dans le mémoire ni dans les réponses déposées ce matin. J'estime qu'il y a répétition car les réponses à ces questions se trouvent dans les réponses du Ministère qui sont annexées au compte rendu. Si M. Mazankowski cherche une réponse particulière, c'est peut-être relatif; cependant, si l'on ne fait que répéter les réponses du Ministère, on devrait alors passer à d'autres parties du bill.

Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Comme d'habitude, monsieur le président, vous êtes très juste lorsque vous accordez aux députés la plus grande latitude possible, et je vous en remercie. Toutefois, mes questions sont pertinentes. On a peut-être répondu partiellement à certaines de mes questions, mais pas à toutes. J'ai simplement demandé à M. Taylor s'il pouvait me dire pourquoi, selon lui, les appels d'offres ont été suspendus car, comme on l'a indiqué, deux cadres d'Air Canada avaient approuvé cette façon de procéder. Je me demande s'il pourrait nous donner des détails supplémentaires car, en toute franchise, bien que ce document nous renseigne dans une certaine mesure, il me semble qu'on pourrait nous fournir encore d'autres renseignements pertinents. Il pourrait donc me renseigner à ce sujet.

J'aimerais savoir s'il pourrait renseigner le Comité quant aux coûts comparés du dégivrage d'un appareil moyen, à l'aéroport de Mirabel, par opposition à Dorval, et quel est le coût normal de ce service. Je crois comprendre que les coûts à l'aéroport de Mirabel sont très très élevés. Sauf erreur, il y a eu des délais indus et des lacunes dans le bon fonctionnement de cette installation et, d'après les témoignages, il semble que le service ne fonctionne pas de façon adéquate. M. Taylor nous a assurés du contraire. Je tiens à ce que sa réponse soit portée au compte rendu afin d'être sûr que c'est bien le cas.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît! Je tiens à ajouter que si la question des offres ou toute autre partie des questions posées par M. Mazankowski ne sont pas pertinentes au bill ou à Air Canada, je laisse alors à la discrétion de M. Taylor . . .

M. Mazankowski: Qu'il en décide lui-même.

Le président: . . . de répondre en conséquence. S'il s'agit de l'appel d'offres demandé par le ministère des Transports, cela

[Texte]

with that today, we are dealing with the Air Canada bill, and I would leave it to Mr. Taylor to answer accordingly. Mr. Taylor.

Mr. Taylor: Mr. Mazankowski, through the Chair, I would not purport to speak for the Ministry as to why tenders were called or why tenders were cancelled. Air Canada's position is and has been that it is part of the traditional workload of the Air Canada contract with its employees that the de-icing of Air Canada airplanes will be done by Air Canada employees. That is our position. The tendering by the MOT is an issue that I do not propose to get involved in because I have no knowledge nor expertise in that area at all.

On your other question, Mr. Mazankowski, I will be happy to provide you with the relevant costs. I do not have them in front of me, but I will be happy to provide them to you either at this evening's sitting or tomorrow morning's sitting.

The Chairman: Thank you. Thank you, Mr. Mazankowski. Dr. McIsaac.

Mr. McIsaac: Mr. Chairman, on a general point of order, I suppose, I am anxious to hear some of the answers on the points raised by my honourable friend from Vegreville, but when I came in from another committee to sit down here this afternoon, there was discussion going on about a telegram from the government of Saskatchewan who have been dealing with the Minister of Transport and questions to Mr. Taylor. Are we dealing with the Annual Report of Air Canada or are we dealing with the bill? We are overlapping. I appreciate the difficulty the Chair has, but if we are out of order on one, we are out of order on a number of these things, it seems to me, and . . .

The Chairman: No, Dr. McIsaac, that has been cleared by the Chair. There was at the outset an agreement after discussion with the Minister, with all parties and with the subcommittee that the latitude of discussion would be the bill and possibilities of questions on Air Canada's Annual Report, and that it had not been referred to the Committee. This was an agreement. That is why the Chair has allowed considerable latitude in questions regarding the Annual Report and the bill. Other than that, we could have had the bill referred. The Minister had agreed to have the Air Canada Annual Report referred to the Committee, but did not in agreement with all parties that we would discuss Bill C-17 and extend to the members a certain advantage of discussing certain aspects of the Annual Report if they so desired. That is the reason those questions were brought up.

Mr. McIsaac: I see.

Mr. Forrestall: It has been four years since we have had a look at them.

• 1635

Mr. McIsaac: No, I am not quarreling with that, Mr. Chairman, or Mr. Forrestall. I was just trying to clarify. I guess I was under a personal misapprehension, which is not the Chair's fault or anyone else's, it is mine. I would have had a number of things to pursue as well, had I realized the terms of reference for these meetings were as wide as you are now

[Traduction]

ne fait pas l'objet de la discussion d'aujourd'hui. Nous examinons présentement le bill relatif à Air Canada, et je laisse donc M. Taylor vous répondre en conséquence.

M. Taylor: Monsieur Mazankowski, je ne puis me faire le porte-parole du Ministère en vous disant pourquoi on a lancé un appel d'offres ou pourquoi on l'a annulé. Suivant la politique d'Air Canada, le dégivrage de ses appareils a toujours été effectué par les employés de la société aux termes de leur contrat. Telle est la politique de la société. Je ne puis donc pas vous parler de la question des appels d'offres du ministère des Transports car je ne possède aucune expérience ni aucune connaissance dans ce domaine.

Pour ce qui est de votre question, monsieur Mazankowski, je serai heureux de vous fournir les chiffres demandés. Je ne les ai pas avec moi, mais je pourrai vous en faire part à la réunion de ce soir ou de demain.

Le président: Je vous remercie. Je vous remercie, monsieur Mazankowski. Monsieur McIsaac.

M. McIsaac: Monsieur le président, j'invoque le Règlement. Les réponses aux questions qu'a posées mon honorable collègue de Vegreville m'intéressent, mais lorsque je suis arrivé au Comité, cet après-midi, après avoir siégé à un autre comité, on discutait d'un télégramme du gouvernement de la Saskatchewan qui a traité de certaines affaires avec le ministère des Transports, et l'on interrogeait M. Taylor. S'agit-il du rapport annuel d'Air Canada ou alors du bill? Il semble y avoir un chevauchement. Je comprends les difficultés qu'éprouve le président, mais si l'une des questions posées est contraire au Règlement, il me semble qu'un bon nombre d'autres questions le sont également, et . . .

Le président: Non, monsieur McIsaac, le président a réglé cette question. Au tout début, après discussion avec le ministre, tous les partis et le sous-comité ont convenu de discuter du bill et de permettre de poser des questions sur le rapport annuel d'Air Canada qui n'a pas été renvoyé à ce comité. Nous en sommes arrivés à cet accord. C'est pourquoi le président a accordé une assez grande latitude en ce qui concerne les questions relatives au rapport annuel et au bill. Autrement, nous aurions pu demander que le bill soit renvoyé. Le ministre a accepté de faire renvoyer le rapport annuel d'Air Canada au Comité, mais a également convenu avec tous les partis que l'on discuterait le Bill C-17 et que l'on permettrait aux membres du Comité de discuter certains aspects du rapport annuel s'ils le désirent. C'est pourquoi on a posé ces questions.

M. McIsaac: Je vois.

M. Forrestall: Cela fait quatre ans que nous n'avons pas examiné cette société.

M. McIsaac: Non, je n'ai aucune objection, monsieur le président, et monsieur Forrestall. Je tentais simplement d'obtenir des précisions. Il s'agit simplement d'un malentendu de ma part, et je ne blâme ni le président ni personne d'autre. J'aurais eu beaucoup d'autres questions à poser également si j'avais su que ces réunions avaient autant de latitude. Vous savez, nous

[Text]

telling me. You know, all of us could spend considerable time, we could be here until September, if we want to carry that . . .

An hon. Member: On that point of order . . .

The Chairman: Thank you, Dr. McIsaac. I am sorry, Mr. Loiselle on a point of order.

Mr. Loiselle: On the same point of order, Mr. Chairman, maybe it would clear the air, if Mr. Taylor could inform the Committee when the members of the Committee or the House of Commons could be supplied with the financial report of Air Canada, in order that we could have meetings discussing the business of Air Canada separately from the bill.

An hon. Member: No, no.

Mr. Forrestall: God knows we have asked for it.

Mr. Loiselle: Well, what is wrong?

Mr. Forrestall: I have been in the discussion so often, I really . . .

Mr. Loiselle: No, but did we or did we not get the financial report?

The Chairman: No, the Air Canada annual report has not been referred to Committee.

Mr. Loiselle: Good. That is my point. When will it be referred to the Committee? My friend, Mr. Forrestall, was right this morning, when he said it has been four years since we talked to any representative of Air Canada in the Committee. I go along with that. And we should try to make all efforts possible to convince the department that the report of Air Canada be transferred to the Committee here in order that we take the time to discuss the report . . .

An hon. Member: Right on.

Mr. Loiselle: . . . and every question we have to put to Air Canada. So that we could discuss the bill, finish with the bill, today, let us see the possibility further on of getting the report from Air Canada in order to put to them all the questions we have.

The Chairman: The Chair will take that under consideration, Mr. Loiselle. It is a good point. The Minister has indicated that, if the Committee felt they would want the annual report referred to the Committee, he would be more than willing to do so. So, if that is the consensus of the Committee, the Chair will send a letter to the Minister requesting that a reference on the annual report be sent to our Committee. I think it is a very good suggestion.

Mr. Roy.

Mr. Roy: Mr. Chairman, I think that, if we deal with the bill, we will realize that under a specific clause of that bill the annual report will be referred to the Committee. If we start with dealing with the bill, it is covered by the bill.

The Chairman: Mr. Mazankowski, on a point of order.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, on that same point of order. Along with other members, I certainly want to see the expedition and the passage of this bill. But may I simply

[Translation]

pourrions tous passer beaucoup de temps, jusqu'au mois de septembre même, si nous voulions poursuivre cette . . .

Une voix: J'invoque le Règlement.

Le président: Je vous remercie, monsieur McIsaac. Je suis désolé, mais M. Loiselle invoque le Règlement.

M. Loiselle: Au même sujet, monsieur le président, il serait peut-être bon que M. Taylor nous avise à quel moment les membres du Comité ou la Chambre des communes auront accès au rapport financier d'Air Canada, afin de pouvoir prévoir des réunions portant uniquement sur les travaux d'Air Canada.

Une voix: Non.

M. Forrestall: Dieu sait combien souvent nous l'avons demandé.

M. Loiselle: Eh bien, qu'est-ce qui ne va pas?

M. Forrestall: J'en ai discuté tellement de fois, qu'en réalité je . . .

M. Loiselle: Non, mais est-ce que nous avons eu ce rapport financier ou non?

Le président: Non, le rapport d'Air Canada n'a pas été renvoyé au Comité.

M. Loiselle: Bon. C'est là où je veux en venir. A quel moment le renverra-t-on au Comité? Mon ami, M. Forrestall, avait raison ce matin, lorsqu'il a dit qu'il y a quatre ans que nous n'avons pas rencontré les représentants d'Air Canada au Comité. Je suis d'accord avec lui. Nous devrions donc déployer tous les efforts possibles afin de convaincre le Ministère de renvoyer le rapport d'Air Canada au Comité afin de pouvoir en discuter . . .

Une voix: Parfaitement.

M. Loiselle: . . . et poser toutes nos questions aux représentants de cette société. Si nous pouvions savoir à quel moment il sera possible d'examiner le rapport d'Air Canada, nous pourrions terminer l'étude du bill aujourd'hui.

Le président: Le président en prend note, monsieur Loiselle. Vous avez souligné un point intéressant. Le ministre a indiqué que, si le Comité tenait à étudier le rapport annuel, il serait tout à fait prêt à prendre les mesures nécessaires à cette fin. Ainsi, si le Comité est d'accord, le président écrira au ministre lui demandant de nous renvoyer le rapport annuel de la société. C'est une excellente suggestion.

Monsieur Roy.

M. Roy: Monsieur le président, l'un des articles du bill prévoit le renvoi du rapport annuel au Comité. Nous n'avons qu'à examiner le bill pour voir que tel est le cas.

Le président: Monsieur Mazankowski, un rappel au Règlement?

M. Mazankowski: Monsieur le président, je tiens, comme mes collègues, à ce que ce bill soit adopté. Mais puis-je vous rappeler que ce projet de loi est devant la Chambre des

[Texte]

remind you, sir, that this bill has been before the House of Commons since October 28, 1976. It is now June 21, 1977. And so all the stalling certainly has not taken place on this side of the Committee table. I want to assure you that we, as members, wondered most of this session why the Minister and the government were so reluctant to bring the bill forth, because it seems to me that it is legislation that Air Canada wants and that generally Parliament wants to pass.

Now that we have the bill before us, I do not think that we should be coerced into dealing with it in a very cursory fashion. There are a number of things that have been raised throughout the questions that we have had with Mr. Taylor; it has been an excellent exchange, and he has been an excellent witness. I think it has been helpful for us in dealing with the clause-by-clause provisions of the bill, and I think, Mr. Chairman, you will find that, when we get into clause-by-clause, a lot of the questions that we might have had at that stage will be omitted. The fact is that many of the questions will have been answered by the latitude that you, sir, have provided. And we on this side express our appreciation for your fairness and your integrity in discharging your duty.

Some hon. Members: Hear, hear.

Mr. Mazankowski: You are a very knowledgeable and objective Chair.

The Chairman: Order, please. That guy is going to make me blush.

Mr. McIsaac: On the point of order.

The Chairman: Dr. McIsaac on a point of order.

• 1640

Mr. McIsaac: When I raise my point, I am not quarrelling and I am not accusing my friends opposite or anybody of foot-dragging or anything like that. I am not saying that. I am just saying that in fairness to the witness, who I believe has been a tremendous witness too, although I have not been here for all of them, but when I have he has been excellent—to ask him as you did earlier if he felt it was within his authority, that is perhaps being unfair to the witness because we have not sorted out exactly what we are doing around this table, whether we are looking at the bill or whether we are looking at Prince Albert versus de-icing or 40 other things that come into it.

The Chairman: That has been decided upon on several occasions. Mr. Roy on a point of order.

Mr. Roy: A point of clarification, Mr. Chairman. If I may, I wish to congratulate the honourable member, Mr. McKenzie, for the question he raised concerning the delay that we are not dealing with that bill. I think a number of amendments that the government's proposal attempted to put before this Committee reflect how important this bill is, and I think we received the collaboration of all people around this table, the airline and the air carriers, to improve this bill. I think that is the reason we have this delay, and now we are ready to discuss

[Traduction]

communes depuis le 28 octobre 1976. Nous sommes maintenant rendus au 21 juin 1977. J'ajouterai que ce ne sont certainement pas les membres de ce côté de la table qui sont responsables de tous ces retards. Je vous assure que pendant la majeure partie de cette session, nous nous sommes demandés pourquoi le ministre et le gouvernement hésitaient tellement à nous renvoyer ce bill, puisqu'il me semble clair qu'Air Canada souhaite l'adoption de cette loi qu'en général, le Parlement désire adopter.

Puisque le bill est enfin devant nous, j'estime qu'on ne devrait pas nous obliger à l'examiner à la hâte. De nombreux points ont surgi dans le cadre de l'interrogatoire de M. Taylor; cet échange a été des plus intéressants et M. Taylor s'est avéré un excellent témoin. Cela nous aidera beaucoup à examiner le bill article par article, et l'on se rendra compte, monsieur le président, qu'un bon nombre des questions que nous aurons posées à cette étape-ci seront omises lors de l'étude, article par article. Le fait est que, grâce à la latitude que vous nous avez accordée, monsieur le président, on aura répondu à de nombreuses questions. Et de ce côté-ci de la table, nous tentons à vous exprimer notre gratitude pour l'intégrité dont vous avez fait preuve dans le cadre de vos fonctions.

Des voix: Bravo!

M. Mazankowski: Vous êtes un président avisé et objectif.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Ce type va me faire rougir.

M. McIsaac: J'invoque le Règlement.

Le président: M. McIsaac invoque le Règlement.

M. McIsaac: En invoquant le Règlement, je ne cherche pas querelle à mes collègues de l'Opposition et je ne les accuse pas ni qui que ce soit de se traîner les pieds. Ce n'est pas ce que je veux dire. Je veux simplement dire qu'en toute justice à l'égard du témoin, qui selon moi a été un excellent témoin, bien que je n'aie pas assisté à toutes les réunions, on ne devrait pas lui demander, comme vous l'avez fait tout à l'heure, s'il est d'avis que cela relève de son pouvoir, car nous n'avons pas encore déterminé exactement ce que nous faisons autour de cette table, à savoir si nous examinons le bill ou la question de Prince-Albert ou encore le dégivrage ou 40 autres questions qui entrent en ligne de compte.

Le président: On en a décidé déjà à plusieurs reprises. M. Roy invoque le Règlement.

M. Roy: J'aimerais avoir des précisions, monsieur le président. Si vous le permettez, j'aimerais féliciter l'honorable député M. McKenzie pour la question qu'il a posée au sujet de retard dans l'étude du bill. Un grand nombre des amendements proposés par le gouvernement indiquent l'importance de ce bill, et j'estime que tous ceux qui sont autour de cette table, la Société Air Canada et les sociétés de transport aériens, nous ont apporté toute leur collaboration afin d'améliorer ce projet de loi. Selon moi, c'est là la raison du délai, et nous sommes

[Text]

the bill clause-by-clause and to table as we did last week the amendments.

The Chairman: Thank you, Mr. Roy. Now that we have a quorum—Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: We have a quorum. On that point of order I wonder if we could make it clear that as we move into a more formal structure, we could have some understanding that we stand Clause 1 so that understandings we have had in the past would then be brought in to facilitate discussions that might arise as we go through clause by clause which have no direct relevancy to the clause in front of us. I think now that we are into the longest day of the year and the longest meeting of this Standing Committee in a long time, that might be a commendable way to proceed.

The Chairman: Is that agreeable?

An hon. Member: Agreed.

The Chairman: If it is agreeable, we will deal with the motion put forth by Mr. McKenzie, which reads that the Standing Committee on Transport and Communications requests an order from the House of Commons authorizing it to call witnesses from the Air Canada unions and employees association in Quebec to look into the effects of Bill 1 and the other concerns of the 2,600 Air Canada employees who are requesting a transfer out of the province of Quebec, and that the Committee tour any of the Air Canada operations to obtain any first-hand information on employee problems facing the airline.

The motion is in order. The only difficulty that the Chair has is that we cannot on this particular reference and bill make a recommendation to the House. The only way we can do that is through an amendment. However, if it was agreeable with Mr. McKenzie, the subcommittee of which I believe he is a member could find a vehicle to request either from the Minister or from the House the possibilities of implementing his motion, if that is agreeable with Mr. McKenzie.

Mr. McKenzie: Yes, that is agreeable with me.

The Chairman: So at the next subcommittee meeting we will bring this point up and discuss it, and we will certainly find the necessary vehicle to request from the government implementing Mr. McKenzie's motion.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, are we not going to hear from the Minister on this piece of legislation? Is he not going to appear before the Committee at all? If so, when?

The Chairman: Mr. Roy.

Mr. Mazankowski: I realize he has a very capable Parliamentary Secretary here but . . .

Mr. Roy: Mr. Chairman, I would like to introduce Mr. Lyon who drafted that bill—he is responsible for the drafting of that bill—to start the bill off clause-by-clause. If we have specific clauses that the members want to hold for the time when the Minister will be here, I think he will be happy to be here.

[Translation]

maintenant prêts à discuter le bill article par article et à déposer les amendements comme nous l'avons fait la semaine dernière.

Le président: Je vous remercie, monsieur Roy. Maintenant que nous avons le quorum—monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Nous avons le quorum. Pourrait-on indiquer clairement que lorsque nous passerons à une discussion plus structurée, l'article 1 sera réservé afin que les décisions que nous avons prises jusqu'à présent facilitent les discussions qui surgiront peut-être lors de l'étude article par article et qui ne sont pas directement pertinentes à l'article présentement devant nous. Puisque c'est aujourd'hui le plus long jour de l'année et que nous assistons à la plus longue réunion que ce Comité permanent ait eu depuis longtemps, il serait peut-être bon de procéder de cette façon.

Le président: Êtes-vous d'accord?

Une voix: D'accord.

Le président: Si vous en convenez, nous examinerons la motion de M. McKenzie proposant que le Comité permanent des transports et des communications demande une ordonnance de la Chambre des communes l'autorisant à citer des témoins des syndicats et des associations des employés d'Air Canada au Québec afin d'étudier les répercussions du bill 1 et les autres inquiétudes des 2,600 employés d'Air Canada qui ont demandé d'être mutés à l'extérieur de la province de Québec, et que le Comité visite n'importe laquelle des installations d'Air Canada afin de se renseigner sur place sur les problèmes de personnel auxquels fait face la société aérienne.

La motion est conforme aux règlements. Néanmoins, le Comité ne peut faire de recommandation à la Chambre dans le cadre du renvoi de ce projet de loi. Le seul moyen de procéder serait d'avoir recours à un amendement. Toutefois, si M. McKenzie est d'accord, le sous-comité dont il fait partie pourrait trouver un moyen de demander au ministre ou à la Chambre d'appliquer cette motion.

M. McKenzie: Je suis d'accord, monsieur le président.

Le président: Ainsi, lors de la prochaine réunion du Sous-comité nous discuterons de cette question et nous trouverons sûrement un moyen nous permettant de demander au gouvernement d'appliquer la motion de M. McKenzie.

M. Mazankowski: Monsieur le président, est-ce que le ministre ne comparaitra pas dans le cadre de l'étude de cette loi? Est-ce qu'il ne comparaitra pas du tout devant le Comité? Dans l'affirmative, quand pourra-t-il venir?

Le président: Monsieur Roy.

M. Mazankowski: Je sais que son secrétaire parlementaire est très compétent, mais . . .

M. Roy: Monsieur le président, j'aimerais vous présenter M. Lyon, qui a rédigé ce projet de loi. Nous pourrions commencer avec lui l'étude du bill article par article. Si les membres tiennent à réserver des articles particuliers jusqu'à comparution du ministre, je pense qu'il sera heureux de comparaître devant nous.

[Texte]

Mr. Mazankowski: He will not make any political decisions, though. Are you going to make all the political decisions?

Mr. Roy: I think we are now in position to discuss all the amendments tabled last week for this Committee. If it is agreeable to the honourable member we can hold some specific clauses that reflect political decisions, and we want to postpone them. But I think we are now ready to start to discuss it clause by clause.

• 1645

The Chairman: Thank you, Mr. Roy.

In answer to Mr. Mazankowski's question, if it is agreeable you can ask Mr. Lyon to join us. But before I do that, on behalf of all the members I would like to thank Mr. Taylor most heartily for an excellent witness. He has been extremely co-operative to the Committee.

Our time is short this afternoon and as the members have indicated to adjourn at 5 o'clock, but we will return at 8 o'clock. And I would ask for the possibility of having the Minister with us either this evening or tomorrow. Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, with regard to Mr. Taylor and the fact that he has removed himself from the witness chair, I would certainly want to reserve the right to have appear again for clarification or a position on the part of Air Canada in respect of certain clauses that we may be considering. I just wonder if you will ensure that we will have this opportunity.

The Chairman: Yes, I apologize. Mr. Taylor had mentioned that he will more than appreciate staying with the Committee to answer any further questions that might be necessary in the clause-by-clause proceedings.

Clauses 2 to 4 inclusive agreed to.

The Chairman: Shall Clause 5 carry?

Mr. Roy: Just a moment. Hold it.

The Chairman: Mr. Roy, the Parliamentary Secretary is very anxious to have the clause by clause and we are having difficulty finding his papers.

Mr. Roy: It is only a point of clarification. I would like to mention that the French version of Bill C-17 be amended by striking out line 5 on page 2 and substituting the following therefor . . .

rattache à l'exercice de ses attributions . . .

It is only that the French translation is not the same as it is in English. I would like to make this clarification for the French version on page 2, line 5.

The Chairman: It is moved by Mr. Roy that the French version of Bill C-17 be amended by striking out line 5 on page 2 and substituting the following:

rattache à l'exercice de ses attributions, utiliser . . .

Amendment agreed to

Clause 5 as amended agreed to.

[Traduction]

M. Mazankowski: Il ne prendra cependant aucune décision politique. Est-ce vous qui prendrez toutes les décisions politiques?

M. Roy: Je pense que nous sommes maintenant en mesure de discuter tous les amendements qui ont été déposés la semaine dernière. Si le député est d'accord, nous pourrions réserver les articles portant sur des décisions politiques jusqu'à ce que le ministre soit devant nous. Mais je crois que nous pouvons commencer maintenant l'examen article par article.

Le président: Merci, monsieur Roy.

En réponse à la question de M. Mazankowski, si le Comité le veut, on peut demander à M. Lyon de venir nous rejoindre à la table. Avant de le faire, je tiens, au nom de tous les membres du Comité, à remercier M. Taylor de ses excellentes réponses. Le Comité a beaucoup apprécié sa collaboration.

Il nous reste peu de temps cet après-midi puisque nous levons la séance à 17 h 00. Nous allons reprendre à 20 h 00. Je vais demander au ministre s'il pourra comparaître ce soir ou demain. Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur le président, je vois que M. Taylor quitte la place du témoin. Je voudrais quand même que nous gardions la possibilité de lui poser des questions sur la position d'Air Canada en ce qui concerne certains articles du projet de loi. Pouvez-vous nous donner des assurances que nous aurons cette possibilité?

Le président: Oui. M. Taylor avait mentionné qu'il serait heureux de rester avec le Comité pour répondre à des questions éventuelles pendant l'étude article par article.

Les articles 2 jusqu'à 4 inclusivement sont adoptés.

Le président: L'article 5 est-il adopté?

M. Roy: Un instant.

Le président: Monsieur Roy, le secrétaire parlementaire, est tellement pressé de passer à l'examen article par article qu'il a un peu de mal à trouver ses papiers.

M. Roy: C'est simplement une précision. Je voudrais mentionner que le texte français du bill doit être modifié en supprimant la ligne 5 à la page 2 et en la remplaçant par:

rattache à l'exercice de ses attributions . . .

C'est simplement le texte français qui est modifié. C'est à la page 2, ligne 5.

Le président: Il est proposé par M. Roy que le texte français du Bill C-17 soit modifié en supprimant la ligne 5 à la page 2 et en la remplaçant par la suivante:

rattache à l'exercice de ses attributions, utiliser . . .

L'amendement est adopté.

La version modifiée de l'article 5 est adoptée.

[Text]

The Chairman: Shall Clause 6 carry?

Mr. Roy: No!

The Chairman: Mr. Roy.

Mr. Roy: It is the same, that the French version of Bill C-17 be amended by striking the heading preceding subclause Clause. 6(1) on page 2 and substituting the following therefor . . .

Capacité et attribution de la société.

It is the same thing that we did on the other clause.

The Chairman: That is not an amendment. It will be automatically changed in the bill.

Mr. Roy: But we also have to amend the title on the French version.

The Chairman: The heading will be changed in accordance to . . . "Capacité et attributions de la société". Then it will be changed automatically.

Mr. Roy: All right.

The Chairman: Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I would like to move an amendment to Clause 6.(1), that the bill be amended in Clause 6.(1), page 2, by adding thereto immediately after line 16, including outside Canada, the following words:

. . . based upon sound business principles and in contemplation of profit.

• 1650

Perhaps Mr. Chairman, I might speak to the amendment. Essentially what I am doing here is putting into the legislation some of the very glowing words of the Minister of Transport when he introduced this bill in the House. He indicated that the management of Air Canada would be one that rates as equal to or better than the performance of the top airlines of the world; that the airlines should be competitive every way possible; that it should be efficient and effective in discharging its mission and its role, and, of course, also that it should maintain the highest of safety standards.

One measure of their success, he states, will be the financial results of the company. It is expressly stated that it is the intention of the government that Air Canada conduct its operations in contemplation of profit. I like the direction the Minister has outlined in his remarks. It seems to me that in the past, Mr. Chairman, as I mentioned earlier during Committee proceedings, Mr. Taylor's predecessor pointed out on many occasions that the exact role and the mission of the airlines was not explicitly defined and that it should be. The mission and the role of the airline, its objectives, should certainly be spelled out.

It seems to me that for the Minister to say it in a speech in the House of Commons is quite different from enshrining it in legislation. If there is any meaning to be attached to the Minister's statement, it would seem to me that it would only be right and proper that it be incorporated into the legislation. I would like to see that same role apply to Air Canada when

[Translation]

Le président: L'article 6 est-il adopté?

M. Roy: Non!

Le président: Monsieur Roy.

M. Roy: C'est le même changement. Je propose que le texte français du Bill C-17 soit modifié en supprimant l'intitulé qui précède l'article 6(1) à la page 2 et en le remplaçant par:

Capacité et attributions de la société.

C'est simplement pour la concordance.

Le président: Ce n'est pas un amendement. Ce changement se fera automatiquement.

M. Roy: Il faut également modifier l'intitulé du texte français.

Le président: L'intitulé se lira: «Capacité et attributions de la société». Ce changement se fera automatiquement.

M. Roy: Très bien.

Le président: Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur le président, j'aimerais proposer un amendement à l'article 6(1). Il s'agit d'ajouter à la ligne 16, immédiatement après les mots «l'étranger», ce qui suit:

selon des principes commerciaux valables et en prévision de bénéfice.

Monsieur le président, je voudrais expliquer l'amendement. Je voudrais simplement intégrer dans cette loi certaines des expressions brillantes qu'a utilisées le ministre des Transports lorsqu'il a présenté ce projet de loi en Chambre. Il a signalé qu'Air Canada devrait être géré de façon à ce que ses tarifs soient égaux aux tarifs pratiqués par les compagnies aériennes de premier rang mondial ou plus avantageux; que la société devrait être aussi concurrentielle que possible; qu'elle devrait être efficace en remplissant sa mission et sa fonction, et bien sûr qu'elle devrait observer les plus hautes normes de sécurité.

Il a déclaré que les résultats financiers de la société indiqueraient la mesure de son succès. Il a été clairement dit que le gouvernement a l'intention de faire en sorte que les activités d'Air Canada soient essentiellement orientées vers le profit. J'ai beaucoup aimé l'orientation des remarques du ministre. Il me semble que dans le passé, monsieur le président, comme je l'ai mentionné plus tôt au cours des délibérations du comité, le prédécesseur de M. Taylor a signalé à plusieurs reprises que la fonction et la mission précises de la société n'étaient pas explicitement définies et qu'elles devraient l'être. La mission et la fonction de la société, ainsi que ses objectifs, devraient être précisés.

Il me semble qu'il y a loin entre ce que le ministre dit au cours d'un discours prononcé en Chambre et ce qui s'inscrit dans la loi. Pour que la déclaration du ministre ait du sens, il faudrait qu'elle se retrouve au niveau de l'énoncé de la loi. J'aimerais que la même fonction continue d'être attribuée à Air Canada lorsque ce ministre se verra conférer d'autres

[Texte]

this Minister moves on to other duties. In the past, our experience has been that Ministers move quite frequently. I would hate to see that minimal direction omitted, because it would probably leave discretion as to the role and the mission perhaps too much in the hands of another Minister.

I think the objectives outlined in the speech of the Minister are worthy ones, and I would certainly hope that the members of the Committee would seriously consider my proposal. I do not think it is drastically going to alter the thrust of the legislation, but I think it would certainly provide the direction that not only this team of management would follow, but successive teams and boards of directors. I am quite surprised that there is nothing in the bill that really more accurately reflects the mission and the role of Air Canada and its mandate. I think there is an opportunity here to insert a clause of this nature, which would certainly, in my view, clarify the mandate of Air Canada for future years.

The Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski. Mr. Harquail.

• 1655

Mr. Harquail: Thank you, Mr. Chairman.

I was delighted and encouraged to hear the hon. member from Vegreville when he commenced his remarks in speaking to this amendment, especially when he said how happy he was to use the very words of the Minister of Transport, which show confidence in itself. But through you to Mr. Lyon. Mr. Chairman, I wonder if he could enlarge upon what effects this might have on an already serious transportation situation with respect to products and freight in Atlantic Canada. How would he see this amendment affecting the day-to-day operations so far as Atlantic Canada is concerned?

Mr. James T. Lyon (Assistant Deputy Minister, Current Policy, Ministry of Transport): Mr. Chairman, as to a detailed response to the effects on Atlantic Canada, I think that would come better from Mr. Taylor than from me.

However, in the more general context, I would point out that the Minister did in his speech in the House of Commons touch on various indicators of efficiency in the area. He did not say that profit would be the overwhelming objective of the company, but that it would be a very important objective of the company.

Before an amendment such as this is accepted, I think we should examine it in two parts. The first is the part directed to sound business practice, and the second is the part directed to earning profits. As to the first, I think with respect, it is a redundancy; the company is expected to operate according to good business principles in the context of its general environment and role in Canada which really leads us to earning profit.

In the debate over the past several days various aspects have been considered, various aspects of the company's operation. The question of borrowing money in the market has come up

[Traduction]

responsabilités. Nous nous sommes rendus compte dans le passé que le ministre avait tendance à changer de poste rapidement. Je ne voudrais pas que l'on passe sous silence cette orientation et qu'on laisse à un autre ministre le soin de définir la fonction et la mission d'Air Canada.

Je crois que les objectifs soulignés dans le discours du ministre sont très valables et j'espère que les membres du comité envisageront sérieusement ma proposition. Je ne crois pas qu'elle doive modifier de façon draconienne la portée de la loi, mais elle pourrait certainement tracer la voie pour l'équipe actuelle de la direction ainsi que pour les équipes et conseils subséquents. Je suis surpris que ce projet de loi ne définisse pas de façon plus précise la mission et la fonction d'Air Canada ainsi que son mandat. Je pense qu'il serait bon d'introduire un article de cette nature qui, selon moi, clarifierait le mandat d'Air Canada à l'avenir.

Le président: Merci, monsieur Mazankowski. M. Harquail.

M. Harquail: Merci, monsieur le président.

J'ai été très heureux et encouragé d'entendre les remarques de l'honorable député de Vegreville au sujet de cet amendement, et en particulier lorsqu'il s'est permis d'utiliser les propres termes du ministre des Transports, ce qui est une marque de confiance. Mais, monsieur le président, je voudrais demander à M. Lyon de me donner des précisions au sujet des effets que cet amendement risque d'avoir étant donné la gravité de la situation actuelle en matière de transport des produits et des marchandises dans le Canada atlantique. Comment cet amendement peut-il affecter le fonctionnement quotidien des transports dans le Canada atlantique?

M. James T. Lyon (sous-ministre adjoint, politique actuelle, ministère des Transports): Monsieur le président, je crois que vous devriez vous adresser à M. Taylor plutôt qu'à moi-même pour obtenir une réponse détaillée sur les effets de cet amendement dans le Canada atlantique.

Cependant, dans un contexte plus général, j'aimerais souligner que le ministre a cité dans son discours devant la Chambre plusieurs facteurs d'efficacité dans cette région. Il n'a pas dit que la rentabilité devait être l'objectif numéro 1 de la société mais qu'il s'agissait néanmoins d'un objectif très important.

Avant qu'un amendement comme celui-ci ne soit accepté, je pense que nous devrions l'examiner en deux parties. La première partie porte sur les pratiques commerciales normales, et la seconde sur les recettes. Pour la première partie, il me semble que cet amendement est redondant; la société est censée fonctionner conformément à des principes commerciaux normaux, en tenant compte du contexte dans lequel elle fonctionne et du rôle qu'elle joue au Canada, ce qui nous amène à la question des profits.

Dans les débats qui ont eu lieu ces derniers jours, plusieurs aspects des activités de la société ont été considérés. La question de l'emprunt a été évoquée et ne peut se justifier que

[Text]

and clearly that can only be justified if the operation can repay the interest and principal of the borrowings. So profit is indeed an important aspect of the operations.

However, time and again the reference to its services in, for example, the Atlantic Provinces has come up and one member, if I may use his words, said that a concentration on profit would be shocking. Now it is undoubted that there are some routes served by the airlines which are less profitable than others and indeed some may now be loss-making and may always be loss-making.

If the law which we are here contemplating says that the company must be directed to earning profits, then I would see great difficulty for the corporation to apply for routes which are loss-making but which are nevertheless important to the social fabric of a region of Canada or of all of Canada.

Mr. Mazankowski: On a point of order here.

The Chairman: Mr. Mazankowski on a point of order.

Mr. Mazankowski: You are looking at my original amendment.

Mr. Lyon: Yes, sorry.

Mr. Mazankowski: That amendment has been redrafted and reworded. You keep using the word "directed" and I must point out to you that I am not using the word "direct" in this particular amendment; I am using the word "contemplation" and I think it is quite different. I do not think it implies an overwhelming commitment towards profit but I think it provides a direction. I do not think you can single out any particular route. I am looking at the over-all global operation and that may involve some cross-subsidization, but very little if we are to take the words of the President.

Mr. Lyon: Mr. Chairman, I was looking at an earlier draft, that is true.

I think these words "in contemplation of profit" find a parallel in the words in the Act of the Canada Development Corporation.

Mr. Mazankowski: Then that is good.

Mr. Lyon: Yes, but it is different. It is different because Canada Development Corporation is an investment vehicle and the purpose of that is profit and the encouragement of Canadians to invest in profitable enterprises.

Here Canada has profit as one of its objectives, but not all of its objectives. In any event the Financial Administration Act, by inference, already speaks of contemplation of profit in Section 66(3) where it refers to Schedule D corporations which are ordinarily required to conduct their operations without appropriations and, by implication, to make their own way in the world by making a profit.

[Translation]

si les activités de la société permettent de rembourser l'intérêt et le principal. Le profit est donc un aspect important de ces activités.

Cependant, la question des horaires et des services a été évoquée par exemple pour les provinces atlantiques, et un député, si je puis me permettre de reprendre ses termes, a dit qu'il serait choquant que cette société soit exclusivement orientée vers le profit. Il est évident que certaines lignes sont moins rentables que d'autres et qu'elles pourraient toujours entraîner des pertes.

Si la loi que nous étudions stipule que les activités de la société doivent être gouvernées par la rentabilité, alors je ne vois pas comment la société pourrait continuer à desservir des lignes non rentables mais qui sont cependant importantes dans le contexte social d'une région du Canada ou de l'ensemble du Canada.

M. Mazankowski: Je voudrais faire un rappel au Règlement.

Le président: M. Mazankowski, pour un rappel au Règlement.

M. Mazankowski: Vous parlez de mon amendement initial.

M. Lyon: Oui, excusez-moi.

M. Mazankowski: Cet amendement a été récrit et reformulé. Vous continuez d'employer le terme de «orienté» et je dois vous signaler que je n'utilise pas ce terme dans cet amendement; j'utilise le terme «en prévision» et je crois que c'est assez différent. Je ne pense pas que cela implique un attachement sans borne à la rentabilité mais plutôt simplement un acheminement. Je ne crois pas que l'on puisse parler de telle ou telle ligne individuelle. Je parle des activités globales de la société et il peut y avoir des cas de double subvention, mais très peu si l'on en croit le président.

M. Lyon: Monsieur le président, il est vrai que je faisais allusion à une version précédente de votre amendement.

Je crois que les termes de «en prévision de bénéfices» répondent à la terminologie employer dans la Loi sur la Corporation de développement du Canada.

M. Mazankowski: Alors, c'est très bien.

M. Lyon: Oui, mais c'est différent. C'est différent parce que la Corporation de développement du Canada est un organisme d'investissements à but lucratif qui vise à encourager les Canadiens à investir dans des entreprises rentables.

Dans ce cas, un des objectifs du Canada est la rentabilité, mais ce n'est pas le seul. Quoiqu'il en soit, l'article 66(3) de la Loi sur l'administration financière implique l'objectif de rentabilité de la mesure où l'annexe D se réfère aux sociétés qui doivent normalement mener leurs activités sans bénéficier d'affectations de crédit et, par conséquent, se débrouiller pour être rentables.

• 1700

The Chairman: Thank you, Mr. Lyon. Mr. Forrestall.

Le président: Merci, monsieur Lyon. Monsieur Forrestall.

[Texte]

Mr. Forrestall: One of the reasons for this amendment, in addition to those cited by Mr. Mazankowski, is we found the absence of a preamble to the bill results in a lack of direction to the legislation. We would like a simple sentence or two to give a clear direction to the course this re-organizational legislation intends to take. We do not have that. It was never contemplated by any member of this Committee, and certainly Mr. Harquail's point is immediate. How often over the years have I howled about dedication to profitability on the part of Crown corporations engaged in various transport modes? This is not what is contemplated at all; what is contemplated rather is the Corporation's intention to act with respect to bottom-line principles.

There is also a section of this bill which overtakes or supports the over-riding principle enunciated by the present government and governments before it, the transport remain a tool of development of levelling of inter and intra regional disparities. And we find in the section which provides for subventions, subsidies, ample protection for the pleas of those of us from Atlantic Canada and other regions of Canada, where government policy and policy guidelines may direct a corporation to enter into an unprofitable adventure. I think there are always the over-riding policy guidelines that afford the measure of protection, and I think, in the absence of a preamble, the amendment by Mr. Mazankowski makes a lot of sense.

We have been told this by Mr. Taylor, by the Minister, and by everybody else that they do agree with the course manifested by the amendment. As long as our understanding of the bill is clear with respect to the method in which a corporation shall act when directed by the Ministry and by over-riding government policy, then I think it is only fair to the corporation that—again in the absence of a preamble—a simple statement such as this do appear somewhere under the general title of capacities and activities of the corporation because it reflects the view not only of the Ministry and the government but of the view of Parliament and of the taxpayers of this country.

The Chairman: Thank you, Mr. Forrestall. Mr. Orlikow.

Mr. Orlikow: Mr. Chairman, I am going to oppose this amendment. I certainly am going to oppose the proposition that you should write into the bill that the Corporation should have as one of its purposes contemplation of profit. I do this not because I am opposed to the Corporation being run efficiently or competently, but surely, Mr. Chairman, those of us who do not come from central Canada should have learned one thing by now; it is that transportation is too important to this country simply to leave it to Air Canada or to the railways or to the bus companies as to whether they show a profit or not.

Surely the whole point of the Hall Commission, which all parties in the House accepted, was that there are modes of transportation which are so important to the social fabric in the keeping together of this country that one should not just look at the short, narrow term of whether a particular line is

[Traduction]

M. Forrestall: Outre les raisons données par M. Mazankowski pour justifier cet amendement, nous croyons que l'absence d'un préambule à ce projet de loi ne permet pas de saisir clairement l'orientation de cette loi. Nous aimerions en une phrase ou deux indiquer avec précision quelle est l'orientation que cette loi portant réorganisation d'Air Canada entend suivre. La Loi ne contient aucune précision de ce type. Cette question n'a jamais été soulevée par un membre du Comité, et il est incontestable que l'argument de M. Harquail est tout à fait pertinent. Combien de fois me suis-je emporté contre la volonté manifeste de rentabilité exprimée par diverses compagnies de transport de la Couronne? Ce n'est pas du tout l'objectif poursuivi; l'objectif réel est de voir à ce que le société observe des principes fondamentaux bien établis.

Un article de ce projet de loi appuie le principe prédominant énoncé par le gouvernement actuel et ses prédécesseurs, à savoir que le transport reste un moyen de développement, et de nivellement des disparités inter et intrarégionales. L'article relatif aux subventions prévoit de nombreuses mesures de protection contre les revendications de ceux d'entre nous qui viennent du Canada atlantique et d'autres régions du Canada où les politiques et directives du gouvernement risquent de pousser une société à s'engager dans une aventure non rentable. Il y a toujours des directives de politique générale qui sont une mesure de protection et, en l'absence d'un préambule, j'estime que l'amendement de M. Mazankowski est tout à fait souhaitable.

M. Taylor, le ministre et tous les autres nous ont dit qu'ils sont d'accord avec l'orientation de cet amendement. Dans la mesure où nous comprenons bien ce projet de loi en ce qui a trait aux méthodes qu'une société doit suivre lorsqu'elle est assujettie aux politiques générales du gouvernement et du ministère, j'estime que ce n'est que justice envers cette société d'introduire une simple déclaration de ce genre au chapitre des capacités et des attributions générales de la société, dans la mesure où ce projet de loi n'a pas de préambule et où une telle déclaration reflète non seulement l'opinion du ministère et du gouvernement mais aussi celle des parlementaires et des contribuables de ce pays.

Le président: Merci, monsieur Forrestall. Monsieur Orlikow.

M. Orlikow: Monsieur le président, j'ai l'intention de m'opposer à cet amendement et je m'opposerai certainement à ce que vous ajoutiez à ce projet de loi une phrase précisant que la rentabilité devrait être l'un des objectifs de la société. Ce n'est pas que je m'oppose à ce que la société soit gérée de façon efficace et avec compétence, mais, monsieur le président, ceux d'entre nous qui ne viennent pas du Canada central ont appris du moins une chose: les transports sont trop importants dans ce pays pour qu'on en confie exclusivement la responsabilité à Air Canada ou aux compagnies de chemins de fer, ou d'autobus, rentabilité ou pas.

Tous les partis représentés à la Chambre ont reconnu le bien fondé de l'argument avancé par la Commission Hall, à savoir que certains moyens de transport sont réellement le ciment social de ce pays, et qu'il ne faut pas s'arrêter aux perspectives de rentabilité à court et moyen termes. Je crois que c'est

[Text]

commercially viable or whether or not it makes a profit. Surely that is the whole message of the Hall Report. I think those were very very excellent principles and that they should be applied to all modes of transportation.

• 1705

Mr. Forrestall says, well, of course there is lots of room for the government to give a subvention, to pay the subsidy. Those of us who come from the have-not areas of Canada, from western Canada and the Maritimes, should know how difficult it is to apply the kind of pressure, whether it be in Parliament or by the provincial government, regardless of the political complexion of the provincial government, or by any other groups to get governments . . . and I do not say this in a critical way; that is life the way it is—to pay a subvention. And to write into the bill that the corporation shall have as one of its major objectives the contemplation of making a profit in Canada, I think is a fundamental error of very great importance.

Now, in as far as Air Canada is involved, as it should be and as it is, in flights outside Canada, Mr. Chairman, let us look at the record. There is not, to my knowledge, an airline in the world which is not subsidized by its government to a smaller or greater extent, certainly in the last two years in which the cost has risen so dramatically. I am certain that no government of Canada would want Air Canada, the national airline, our major aircraft carrier in Canada, to get out . . . I am not saying that we have to keep every route that we have—of routes flying out of Canada into foreign countries.

It may be that we are into a kind of cutthroat competition. I do not know what the effects of the Laker operation, London to New York, is going to be upon the airline, but it may be very substantial. It may take a year or two or three to respond to that kind of competition. It may be, therefore, that Air Canada will have a deficit for awhile. Surely we do not want to saddle them with a clause in the proposed act which directs them to contemplate making profits. If you have that in the proposed act, Mr. Chairman, surely the other side of the coin is that if they cannot see making a profit they should get out of the business. To me, it is as simple as that. I am not prepared to put something in the proposed act which Air Canada will either have to live up to, to the detriment of Air Canada, or will have to ignore. And I do not believe in ignoring laws; we have had enough trouble with that kind of thing in recent times. So I see every reason, Mr. Chairman, for voting against this amendment.

The Chairman: Thank you, Mr. Orlikow. Mr. Mazankowski

Mr. Mazankowski: In response to Mr. Orlikow may I just say, with the greatest respect, if anyone is being narrow about the interpretation of the amendment, or the Hall Commission Report, it is Mr. Orlikow himself, because, as I understand the Hall Report, they had identified the fact that the railways can no longer haul grain at the Crowsnest Pass rate level, and they advocate that a fair and equitable rate be established so that they can at least recover their costs. That is the major thrust of

[Translation]

l'essentiel du message du rapport Hall. Je crois ce sont là des principes excellents qui devraient s'appliquer à tous les moyens de transport.

M. Forrestall dit que, bien sûr, le gouvernement peut amplement accorder des subventions. Ceux d'entre nous qui viennent des régions démunies du Canada, du Canada occidental et des provinces Maritimes, savent combien il est difficile d'exercer ce type de pression, qu'il s'agisse du Parlement, du gouvernement provincial, quelle qu'en soit la coloration politique, ou de tout autre groupe . . . et je ne dis pas cela pour critiquer. C'est ainsi. Je crois que vouloir spécifier dans ce projet de loi que l'un des objectifs de la Société doit être la rentabilité représente une erreur fondamentale.

En ce qui concerne Air Canada, tel qu'il est et devrait être, et en ce qui concerne les vols internationaux, j'aimerais que nous nous penchions sur certaines données. Il n'existe pas à ma connaissance de compagnie aérienne au monde qui soit à ce point subventionnée par le gouvernement, et en particulier depuis deux ans, période où les coûts ont considérablement augmenté. Il est évident qu'aucun gouvernement du Canada ne voudrait voir Air Canada, notre compagnie aérienne nationale, et le plus grand transporteur aérien du Canada, faire faillite. Je ne dis pas qu'il faille maintenir toutes les lignes internationales.

Il se peut que la situation de la concurrence soit un peu un coupe-gorge. J'ignore quels seront les résultats de la mise en service des vols Laker entre Londres et New York, mais ils peuvent être importants. Il faudra peut-être attendre deux ou trois ans avant de pouvoir répondre à ce type de concurrence. Air Canada accusera peut-être un déficit pendant un certain temps. Il est évident que nous ne voulons pas lui mettre des bâtons dans les roues en introduisant un article lui imposant un objectif de rentabilité. Si vous introduisez ce type d'article dans la loi, monsieur le président, le revers de la médaille sera que la société devra supprimer les lignes non rentables. C'est aussi simple que cela. Je n'accepterai aucun amendement qu'Air Canada devra respecter à son détriment ou ignorer. Et je ne crois pas qu'il soit bon d'ignorer les lois, nous avons eu suffisamment de problèmes récemment avec ce genre de chose. Monsieur le président, selon moi, nous avons toutes les raisons de voter contre cet amendement.

Le président: Merci, monsieur Orlikow. Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Pour répondre à M. Orlikow, je voulais dire que si quelqu'un interprète l'amendement ou le rapport de la Commission Hall au sens strict, c'est bien M. Orlikow lui-même. En effet, d'après ce que j'ai compris du rapport Hall, on insiste sur le fait que les chemins de fer ne peuvent plus transporter de grain au taux du Pas du Nid-de-Corbeau, et on préconise l'établissement d'un tarif juste et équitable qui leur permettra d'amortir leurs dépenses. Je crois que c'est

[Texte]

the Hall Report, which means that you cannot haul something at a loss and expect the public at large to pay for it. These costs have to be identified. We have in this bill a provision for any losses that may be calculated when the Governor in Council orders Air Canada to provide a service. Certainly, in terms of being narrow about my amendment, I am not suggesting for one minute, Mr. Chairman, that Air Canada must show a profit on every route. Anybody that is in business knows that there are certain elements of your business enterprises that will lose you money and other elements that will make you money. There is always a certain amount of cross-subsidization in every business and I think that holds true for the airline business as well.

• 1710

I am saying to you, Mr. Chairman, and I want to reiterate, that my amendment does not direct the airline to seek nothing else but profit, but to direct itself in such a way that it would anticipate, that its management and business decisions be made on a rational basis so that they could anticipate profit in the over-all analysis. I think it would do a lot for the morale and the attitude of the airline. It seems to be that when you have a profitable airline, you have a successful airline and it would seem to me that this would extend and permeate throughout the whole network of the people at work.

Mr. Lyon is saying, in response to my amendment, "Yes, but no." Quite frankly, I would like to see it inserted. Mr. Orlikow's arguments I reject totally and categorically, because I think that to omit a phrase such as this could leave the door open to sloppy management. That is certainly no reflection on the existing management or, hopefully, any future management. It just seems to me that it is a little direction that I would like to see this Committee provide the airline with through the provisions of this legislation.

I sympathize with the problems of cost recovery with respect to some of the routes into Atlantic Canada and to the West. That certainly does not deviate at all from the over-all thrust of trying to orient the company to being an efficient and effective and profitable organization. There is that protection in Clause 9, wherein, if the government directs Air Canada to provide a service in the public interest, first of all those costs are identified and secondly those costs will be paid. So I do not think discharging the social obligation that Air Canada still has would infringe upon its over-all objective of trying to achieve a profit.

The Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski. Is the Committee ready for the question? Mr. Harquail.

Mr. Harquail: Thank you, Mr. Chairman. I have just one short comment. Allow me to be very clear about the point that I brought when I led off the debate concerning this amendment. I want to make it very clear that I have no quarrel with Air Canada's or CN's operating in a businesslike manner, and I have no quarrel with profits. But to restate what I said one week or two ago before the CTC hearings in my constituency when we were discussing rail passenger service, I do not

[Traduction]

l'élément essentiel du rapport Hall, à savoir que vous ne pouvez plus transporter des produits à perte et demander au public de payer. Il faut déterminer les coûts. Ce projet de loi contient une disposition relative au calcul des pertes de la Société, lorsque le gouverneur en conseil demande à Air Canada de fournir un service en vertu d'une ordonnance. Puisque l'on parle d'une interprétation stricte de mon amendement, je n'ai pas eu une seconde l'intention, monsieur le président, d'exiger que toutes les lignes d'Air Canada soient rentables. Ceux qui sont dans les affaires savent qu'il existe toujours certains secteurs qui font perdre de l'argent et d'autres qui en font gagner. Il y a des coûts et des profits dans chaque entreprise et cela est également vrai pour les compagnies aériennes.

Monsieur le président, je répète de mon amendement n'impose pas à la société un objectif exclusif de rentabilité mais veut plutôt inciter la direction à prendre des décisions sur une base rationnelle et dans une perspective globale de rentabilité. Cela me semble très positif au niveau du moral et du comportement de la société. Une compagnie rentable est une compagnie prospère et, selon moi, ce sentiment de prospérité devrait s'étendre à tous les employés de la société en question.

M. Lyon a fait un accueil mitigé à mon amendement. Franchement, j'ai l'impression qu'il est d'accord avec cette proposition. J'aimerais que cet amendement soit introduit. Je rejette totalement et catégoriquement les arguments de M. Orlikow, car il me semble qu'omettre un amendement comme celui-ci c'est laisser la porte ouverte à la médiocrité. Cela ne s'applique pas à la direction en place et ne s'appliquera pas non plus, je l'espère, à la direction future. Il me semble que ce sont-là des directives que le comité devrait approuver à l'en-droit de la société.

J'admets qu'il existe des problèmes d'amortissement des coûts en ce qui concerne plusieurs des lignes du Canada Atlantique et de l'Ouest. Cela ne change rien à l'orientation générale de la loi, à savoir que la société doit être efficace et rentable. L'article 9 comporte des mesures de protection, en ce sens que si le gouvernement demande à Air Canada de fournir un service dans l'intérêt du public, les coûts sont tout d'abord calculés et ensuite les modalités de paiements sont fixées. Je ne pense pas alors que la société Air Canada s'acquitte de son obligation sociale, cela la dispense de viser l'objectif général de la rentabilité.

Le président: Merci, monsieur Mazankowski. Le Comité est-il prêt à la mise aux voix? Monsieur Harquail.

M. Harquail: Merci, monsieur le président. J'ai un bref commentaire à faire. Je voudrais être très clair sur les arguments que j'ai amorcés en lançant le débat au sujet de cet amendement. Je ne fais aucune objection à ce qu'Air Canada ou le CN fonctionnent commercialement et je ne m'oppose pas à la rentabilité en tant que telle. Mais pour répéter ce que j'ai dit il y a une semaine ou deux au cours des audiences de la CCT, dans ma circonscription, alors que nous discutons des

[Text]

remember Parliament's ever giving the CN approval to eliminate services just solely based on the argument that they must make a profit. This is the same point I am bringing here, that although I do support strongly that these corporations operate in a businesslike manner, I do not feel, as one representing a constituency in Atlantic Canada, that this is in our best interest.

The Chairman: All those in favour? Mr. Stevens.

Mr. Stevens: Mr. Chairman, I would like to put a few questions, or at least make some comment, concerning this suggestion. I notice that some people seem to be reading this clause that in a regional sense Air Canada would have to make a profit. Mr. Taylor was pointing out, I think in yesterday's Committee meeting, that it is a hard thing to determine whether a feeder line in one fashion or other could be said to be running at a loss, but that feeder line is very necessary to lead the people in to wherever there may be a longer-haul flight, for example, bringing them from some Maritime area to a point where they take off for a longer European trip or something like that.

I think the thrust of this amendment, Mr. Chairman, is not so much to say that on every single business operation Air Canada goes into they must make a profit. What it said is that they should follow sound business principles and in contemplation of profit. But that means the whole airline in contemplation of profit. I believe now that we have had 40 years of experience with Air Canada, and we had the testimony that over that 40-year period there has only been \$18 million of retained earnings and many of those years have reflected losses, I would think that the least Parliament can do is to give Air Canada management the hint that we would like to see a profitable operation. We are not talking about profit on every line; the amendment does not say that. What it says is the over-all operation of Air Canada should be run first on business principles, which surely nobody quibbles with, and secondly in contemplation of profit.

• 1715

The projection that was given to us in the morning meeting shows that Air Canada believes even if the reorganization does not go through—all right, the current management does—that they are going to earn money, they are going to earn a profit. So I am a little pressed to find why the current management would not say: by all means. It certainly does not embarrass us. Put it in. We can goose whoever we have to goose to make sure that we get up to the profit level that we think is attainable. Any attitude the other way, Mr. Chairman, makes me draw back and say: well, in truth are these projections simply fabrications or are they just a bit of window dressing in order to get us all nice and warm and feeling good that Air Canada is going to end up making, it says here, \$70 million in 1981? You know, I thought the Government of Canada would be declaring a dividend or something and giving us all a tax rebate.

So in short, I understand the socialist. The socialist believes there is something naughty about profit. The mere mention of the word turns him into a blind rage, but surely as responsible

[Translation]

services ferroviaires pour les passagers, je ne me rappelle pas que le Parlement ait jamais permis au CN de supprimer des lignes pour l'unique motif qu'elles n'étaient pas rentables. Je voudrais donc répéter que bien que j'admette que ces sociétés doivent fonctionner comme des organismes commerciaux, je ne pense pas, en ma qualité de représentant du Canada Atlantique, que cela soit avant tout dans notre intérêt.

Le président: Ceux qui sont d'accord? Monsieur Stevens?

M. Stevens: Monsieur le président, je voudrais poser quelques questions ou du moins faire une brève remarque au sujet de cette suggestion. Je crois comprendre que selon l'interprétation donnée par certains à ces articles, les activités régionales d'Air Canada devraient être rentables. M. Taylor a souligné hier, je crois, au cours d'une séance du comité, qu'il est difficile de déterminer si une ligne secondaire est ou non déficitaire, lorsqu'elle est nécessaire pour permettre aux voyageurs d'attraper une correspondance ou un vol lointain. Par exemple, une ligne qui leur permettrait de se rendre à l'aéroport d'où doit partir un vol vers l'Europe ou autre.

Monsieur le président, je ne crois pas que le but premier de cet amendement soit d'exiger que chaque activité commerciale d'Air Canada soit rentable. On dit que Air Canada doit se conformer à des principes commerciaux raisonnables dans un but de rentabilité, mais de rentabilité pour l'ensemble de la compagnie. Air Canada a maintenant 40 ans d'expérience et nous n'avons enregistré que 18 millions de recettes au cours de ces 40 années, et notre bilan a été plusieurs fois déficitaire. Je pense qu'il est bon que le Parlement indique à la direction d'Air Canada qu'il souhaite que ses opérations soient rentables. L'amendement n'exige pas que chaque ligne soit rentable. Il stipule simplement que l'ensemble des activités d'Air Canada devrait être assujéti à des principes commerciaux incontestables, et dans une perspective de rentabilité.

Au cours de la séance de la matinée, il semble qu'Air Canada prévoit, du moins la direction actuelle, que la société va gagner de l'argent et faire un profit, même si la réorganisation ne se fait pas. Je suis donc curieux de savoir pourquoi la direction actuelle n'est pas prête à mettre en jeu tous les moyens possibles pour atteindre l'objectif de rentabilité. Cela ne nous embarrasse pas. Adoptons l'amendement, afin de faire en sorte que l'objectif de rentabilité qui doit être atteint soit atteint. Toute attitude contraire, monsieur le président, me fait me demander si ces prévisions ne sont que des spéculations ou une façade de façon à nous faire croire qu'Air Canada finira par enregistrer un profit de \$70 millions de dollars en 1981. Vous savez, je pensais que le gouvernement du Canada allait déclarer un dividende et nous accorder un dégrèvement d'impôt.

Bref, je comprends le socialisme. Les socialistes se méfient de la rentabilité. La seule mention de ce terme les fait enrager, mais en notre qualité de législateurs responsables, il est temps

[Texte]

legislators it is time for us to call their bluff and say to the socialist that just because there is a Crown corporation you do not have to follow your usual business practices of insisting that every Crown corporation in effect runs at a loss or at a marginal profit.

I would like to support my colleague's suggestion of getting that hint into the act, that indeed Parliament would like to see Air Canada operate in a form that is not only sound from a business standpoint but also in contemplation of profit.

Mr. Chairman, perhaps the current management of Air Canada would indicate to me: is it in any way embarrassing to them for us in that general sense to say that we would like Air Canada as far as their incorporating document is concerned to be run in contemplation of profit?

The Chairman: Mr. Lyon. Pardon me, Mr. Stevens.

Mr. Stevens: If Mr. Taylor is here, I would like to hear from him. He is the Chief Executive Officer of Air Canada.

The Chairman: Mr. Taylor.

Mr. Taylor: Mr. Chairman, it would be no embarrassment to me to have as a directive to operate the corporation on sound business principles and in anticipation of profit. It would be a motivating factor both to me and to the employees and I think an encouragement to the investors.

Mr. Harquail: Would you not have that in any event without it being legislated to you?

Mr. Taylor: Well, I propose to function that way as long as I am given help and the powers to do it. That is going to be the method on which I will operate.

Mr. Harquail: I was under the impression that would exist anyway.

The Chairman: Thank you, Mr. Stevens. Are you ready for the question? Order, please.

I have allowed questions to continue. We had agreed to terminate at 5 o'clock. It is now 5:20 and I know there are commitments by members. It is obvious we are not going to pass this amendment one way or the other at the moment, so if the Committee is agreeable we can adjourn and return at 8 o'clock this evening.

We will stand Clause 6. Is it agreed?

Clause 6 allowed to stand.

The Chairman: This Committee is adjourned to the call of the Chair.

EVENING SITTING

• 2033

The Chairman: Order, please. We have a quorum.

We will resume consideration of Bill C-17, an Act respecting the re-organization of Air Canada. I call Clause 6 and we will resume consideration of the amendment of Mr. Mazankowski.

[Traduction]

que nous disions aux socialistes qu'il n'est pas nécessaire, selon les pratiques commerciales qu'ils préconisent, qu'une société de la Couronne fonctionne à perte ou selon un taux de rentabilité marginal.

J'aimerais appuyer la suggestion de mon collègue pour qu'on mentionne dans la loi que le Parlement aimerait que la société Air Canada fonctionne non seulement conformément à des pratiques commerciales normales mais aussi dans un but de rentabilité.

Monsieur le président, la direction actuelle d'Air Canada pourrait peut-être nous indiquer s'il la gêne que nous voulions mentionner dans la loi portant réorganisation de la société qu'Air Canada doit avoir un objectif de rentabilité?

Le président: Monsieur Lyon. Pardon, monsieur Stevens.

M. Stevens: Si M. Taylor est ici, j'aimerais entendre ce qu'il a à dire. Il est le principal dirigeant d'Air Canada.

Le président: Monsieur Taylor.

M. Taylor: Monsieur le président, je ne serai nullement embarrassé que l'on ajoute à la loi une directive selon laquelle la société doit opérer conformément à des principes commerciaux normaux et dans une perspective de rentabilité. Je crois que cela serait un facteur de motivation pour moi et pour les employés et un facteur d'encouragement à l'endroit des investisseurs.

M. Harquail: C'est ce qui se passe de toute façon, même sans que cela soit dit dans la loi?

M. Taylor: J'ai l'intention de fonctionner ainsi tant que l'on m'aidera et que l'on m'accordera les pouvoirs nécessaires. C'est du moins la méthode que j'entends suivre.

M. Harquail: J'avais l'impression qu'il en serait ainsi de toute façon.

Le président: Merci, monsieur Stevens. Êtes-vous prêt à voter? A l'ordre, s'il vous plaît.

J'ai accepté que la période de question soit prolongée. Nous avons décidé de terminer à dix-sept heures. Il est maintenant 17 h 20 et c'est que certains députés ont des engagements. Il est évident que cet amendement ne sera pas adopté pour le moment et si les membres du comité sont d'accord, je déclare la séance levée jusqu'à 20 heures ce soir.

Nous réservons l'article 6. D'accord?

L'article 6 est réservé.

Le président: La séance est levée jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

SÉANCE DU SOIR

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Nous avons un quorum.

Nous allons reprendre l'étude du Bill C-17, Loi portant réorganisation d'Air Canada. Je mets l'article 6 en délibération et nous allons reprendre l'étude de l'amendement de M. Mazankowski.

[Text]

On Clause 6—*Capacities and activities of the Corporation*

The Chairman: When we adjourned, Mr. Mazankowski, I believe, had the floor.

Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, in the brief time that I had allotted to me over the supper hour I delved into this question a little deeper. In my earlier statement this afternoon I had indicated that the former chief executive officer of Air Canada had complained constantly about the lack of a clear definition of the role and the mandate of Air Canada and I think in many respects there is a certain degree of frustration as a result of the conflicting views and opinions that were expressed from time to time in regard to the direction in which the airline should operate.

I notice that in the 1974 annual report signed by Mr. Pratte, he said this at page 12:

Air Canada is a Crown corporation with obligations to provide comprehensive national air service and to contribute to the unity of our country. It is also a major airline—one of the largest in the world. As such, the company must be profit-oriented and operated in accordance with sound business principles, in order to achieve efficiency and ensure proper use of its resources and successfully meet competition.

We heard earlier this afternoon from the now chief executive officer, Mr. Taylor, words to the effect that he would welcome the inclusion of the amendment which spells out the direction of Air Canada to be operated in a manner consistent with sound business principles and in anticipation of profit. He used the word "anticipation"; I use the word "contemplation". The only reason I use the word "contemplation" is because it is the word that was so well expressed by the Minister of Transport. As I said earlier, I think Mr. Lyon has expressed some sympathy; he agrees, but yet he disagrees. Mr. Chairman, this is a matter that I think has to be judged in a political sense. If we are just going to go through the motions here—and this is certainly with no disrespect to Mr. Lyon, because he is not in a position to make a decision, in my view, on a matter such as this—if we are just going to go through the motions and talk about the amendments, about the pros and cons, simply go through the exercise and call the votes, quite frankly, I am not interested in it.

• 2035

It seems to me that when we are dealing with it clause by clause, if a decision has to be made, a decision by the government, the Minister should be here. He should be here either to accept or reject the amendment that is put forth. If he chooses to reject it, he should give us an explanation of why, what the problems are. I am not satisfied with the answer we received from Mr. Lyon. I am not suggesting for one minute that that is any reflection upon his capabilities, but his terms of reference are clearly defined; he is a draftsman and has put this legislation together.

If we are not going to have the Minister here, I would certainly hope that as a minimum we might consider standing

[Translation]

Article 6—Capacité et pouvoirs de la société

Le président: Je crois que M. Mazankowski avait la parole lorsque nous avons levé la séance.

Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur le président, pendant le peu de temps dont j'ai disposé, pendant l'heure du souper, j'ai étudié la question plus en profondeur. Plus tôt cet après-midi, j'ai dit que l'ancien président général d'Air Canada s'était constamment plaint du manque de définition claire quant au rôle et au mandat d'Air Canada. Je crois que, sous plusieurs aspects, cela a causé un certain degré d'insatisfaction suite aux opinions divergentes exprimées de temps à autre quant à l'orientation que la société devrait adopter.

Je remarque à la page 12 du rapport annuel de 1974 signé par M. Pratte:

Air Canada est une société de la Couronne dont le rôle est d'offrir un service d'aviation national global et de contribuer à l'unité du pays. C'est également une compagnie d'aviation importante, l'une des plus grandes au monde. Comme telle, la compagnie doit être à but lucratif et fonctionner sur une base commerciale saine, afin d'être efficace, de bien utiliser ses ressources et d'être concurrentielle.

Plus tôt cet après-midi, nous avons entendu le président, M. Taylor, nous dire qu'il serait ravi de l'inclusion de l'amendement fixant l'orientation d'Air Canada vers un fonctionnement selon des principes commerciaux établis et visant à réaliser des bénéfices. Il a parlé d'anticipation; je préfère dire «en prévision». La seule raison que je l'utilise c'est parce que le ministre des Transports l'a si bien exprimé. Je le répète, je crois que M. Lyon était plus ou moins favorable, il est d'accord, mais toutefois il ne l'est pas. Monsieur le président, je crois que c'est une question qu'il faut juger sur le plan politique. Nous allons simplement étudier cette motion—et ce n'est certainement pas un manque de respect envers M. Lyon, parce qu'il n'est pas en mesure de prendre de décision, selon moi, sur un sujet comme celui-ci—et si nous devons seulement étudier les motions et discuter des amendements, des pour et des contre, simplement nous livrer à cet exercice pour ensuite passer à la mise aux voix, franchement ça ne m'intéresse pas.

Il me semble que si une décision devait être prise, une décision gouvernementale, lorsque nous étudions le bill article par article, le ministre devait être là. Il devait être là pour accepter ou rejeter l'amendement proposé. S'il le rejette, il devrait nous fournir une explication, nous exposer les problèmes. Je ne suis pas satisfait de la réponse que nous avons reçue de M. Lyon. Je ne mets pas sa compétence en doute, mais son mandat est clairement défini, c'est un rédacteur et il a rédigé cette loi.

Si le ministre ne peut pas être là, j'espère au moins que nous pourrions réserver cet article et cet amendement jusqu'à ce que

[Texte]

this particular clause with this amendment until such time as we do get an explanation from the Minister. We have him agreeing with the concept I have enshrined in this amendment; we have the current President of Air Canada, who supports it; we have the former chief executive officer supporting it; yet we cannot put it into legislation. I find that very appalling.

I would like to quote, Mr. Chairman, from the testimony of the former chief executive officer when he last appeared before this Committee. It to some extent outlines the dilemma he found himself in in the discharging of his responsibility as the chief executive officer of the airline. I think it is well to go back to the comments that have been made and, hopefully, during that deliberation some of my hon. friends across the way may see the light. I have never seen . . .

Mr. Langlois: You had better see the light first. Turn the switch to "on" first.

Mr. Mazankowski: I am used to having him in the committee I normally attend; I am used to having him as the Chairman, when I cannot talk back to him—but I guess I can now.

Mr. Langlois: And you will.

The Chairman: Order!

Mr. Forrestall: We have to have order here, or you will be here till August.

Mr. Mazankowski: If the Parliamentary Secretary wants to speak about this matter . . .

The Chairman: Mr. Mazankowski has the floor, please.

Mr. Mazankowski: . . . I will certainly let him. But I want to place this on the record, because it is a rather profound statement and I think it backs up my argument somewhat.

I am quoting from page 21:8 of the *Proceedings* of the Standing Committee on Transport and Communications of November 27, 1973. For those of you who may not be aware, that was the last time that Air Canada appeared before the Committee—as has been stated once or twice before.

Mr. Pratte stated the following:

I would like now to turn briefly to another matter, the question of Air Canada's role and direction. In other words, what is the mission of the company? Quite recently in Edmonton, I had occasion to discuss this matter and I would like to refer briefly to the remarks I made on that occasion before the Edmonton Chamber of Commerce and the Edmonton Rotary Club. I quote in part as follows:

I am quoting a quote here:

• 2040

In dealing with this, two facts must be recognized. The first is that Air Canada is a Crown corporation; the second is that this Crown corporation is engaged in a competitive business.

As a Crown corporation, Air Canada has certain obligations which are not always applicable in the case of an

[Traduction]

nous puissions obtenir une explication du ministre. Il est d'accord avec le concept contenu dans cet amendement; le président actuel d'Air Canada est également d'accord, l'ancien directeur général d'Air Canada est d'accord; toutefois nous ne pouvons pas l'inclure dans la loi. Je trouve cela épouvantable.

J'aimerais citer l'ancien directeur général lorsqu'il a comparu devant le Comité pour la dernière fois. Jusqu'à un certain point cela explique le dilemme dans lequel il se trouvait pour assumer sa responsabilité comme dirigeant de la compagnie aérienne. Je crois qu'il est bon de revenir aux commentaires qui ont été faits, et il est à souhaiter, que pendant ces délibérations certains de mes honorables collègues de l'autre côté de la table verront la lumière. Je n'ai jamais eu . . .

M. Langlois: Vous feriez mieux de voir la lumière d'abord. Vous devez allumer la lumière d'abord.

M. Mazankowski: J'ai l'habitude de le voir au Comité auquel j'assiste, j'ai l'habitude de le voir comme président, alors que je ne peux pas lui répondre, mais je présume que maintenant je peux.

M. Langlois: Et vous le ferez.

Le président: A l'ordre!

M. Forrestall: Il faut procéder de façon ordonnée sinon au mois d'août nous serons encore là.

M. Mazankowski: Si le secrétaire parlementaire a quelque chose à dire sur la question . . .

Le président: M. Mazankowski a la parole, s'il vous plaît.

M. Mazankowski: . . . je lui permettrai certainement de s'exprimer. Mais je tiens à verser ceci au compte rendu, parce que je pense que c'est une déclaration importante qui appuie mon argument en quelque sorte.

Je cite de la page 21.8 des délibérations du Comité permanent des transports et des communications du 27 novembre 1973. Pour ceux d'entre vous qui l'ignorez c'était la dernière fois qu'Air Canada a comparu devant le Comité . . . comme on l'a mentionné à deux ou trois reprises.

M. Pratte a déclaré:

Je voudrais maintenant brièvement passer à une autre question, soit le rôle et l'orientation d'Air Canada. Autrement dit, quelle est la mission de la compagnie? Récemment à Edmonton, j'ai eu l'occasion de discuter de la question et j'aimerais brièvement me reporter aux commentaires que j'ai faits à cette occasion devant la Chambre de commerce et le Rotary Club d'Edmonton. Je cite les extraits suivants:

Ici je cite une citation:

A cet égard, il faut comprendre deux choses. La première c'est qu'Air Canada est une société de la Couronne; la deuxième c'est que cette société de la Couronne est engagée dans une entreprise concurrentielle.

Comme société de la Couronne, Air Canada a des obligations qui ne s'appliquent pas toujours dans le cas

[Text]

ordinary commercial corporation. We in Air Canada recognize and accept this special mandate. We acknowledge the fact that we must, in a tangible way and functioning within our own domain, assist in the attainment of stated national, social and economic objectives.

On the other hand, we are also a business enterprise engaged in a competitive business. We must, therefore, operate in accordance with sound business principles so as to achieve efficiency, to ensure a proper use and allocation of our resources and to meet competition successfully. In the management of our business, we have to be efficient, or, to put it in another way, we have to be profit-oriented, but profitability cannot be our sole goal, and contrary to that of other enterprises, it is not our *raison d'être*.

As I pointed out earlier, Mr. Chairman, members were singling out individual routes and individual regions and were concerned about the fact that the user-pay policy was going to be rigidly applied upon every route and every region. Well, such is not the intent of this amendment, and I do not think you could ever run any enterprise on the basis of a total cost recovery plus a profit on every element within an enterprise. I happen to be in a private business, and there is no question that there are certain elements of that business that do not carry their load, but, on balance, it is the bottom line that counts, and the objective is to be profit oriented.

I am continuing to quote:

The broad direction of the corporation must therefore be determined more by reference to the obligation that flow from our status as a Crown corporation. These obligations, however, generally have no effect on the day-to-day operations which must be managed in as efficient a manner as possible, with the full recognition that in the business world of today, whether we like it or not, efficiency is very often equated with profitability.

I want to make it absolutely clear that this profit orientation which must prevail in the day-to-day management of the business, does not mean that we should reduce our service below an acceptable level. In other words, we do not and should not attempt to make profits at the expense of adequate levels of service. We are, in Air Canada, part of an important service industry and it would be clearly self-defeating if we were not prepared and determined to offer good service. Any service company, and particularly one like ours, if the level of service is not acceptable, is not going to stay in business very long and, of course, if it is not in business very long, it is not going to be profitable. This is quite evident.

So, I think, Mr. Chairman, it is pretty clear, the motivation and the direction that the Airline should run, and I have no doubt in my mind that it is being run in that manner right now. But this legislation is hopefully not only going to serve the term of the existing management, but it will have to go on to serve successive teams of management. I think particularly the point Mr. Taylor made in response to Mr. Stevens—the

[Translation]

des sociétés commerciales ordinaires. Air Canada le comprend donc et nous acceptons ce mandat spécial. Nous reconnaissons le fait que nous devons, de façon tangible et à l'intérieur de notre domaine d'activité, participer à l'effort des objectifs nationaux, sociaux et économiques.

D'autre part, nous sommes également une entreprise commerciale engagée dans un domaine concurrentiel. Nous devons donc fonctionner selon des principes commerciaux prouvés afin d'être efficaces, d'assurer une bonne utilisation et répartition de nos ressources et nous maintenir dans une position concurrentielle. Dans la gestion de nos affaires, nous devons être efficaces, ou, en d'autres termes, nous devons avoir un but lucratif, mais les bénéfices ne sont pas notre unique objectif, et contrairement à d'autres entreprises, ce n'est pas notre raison d'être.

Je le répète, monsieur le président, certains députés mentionnaient des trajets et des régions particulières et étaient préoccupés par le fait que l'on appliquerait rigidelement pour chaque trajet et chaque région le principe selon lequel c'est l'usager qui paie. Bien, ce n'est pas l'intention de cet amendement, et je ne crois pas non plus que l'on puisse diriger une entreprise sur la base d'un recouvrement total plus un profit sur chaque élément de cette entreprise. Je suis en affaires, et il va sans dire que certains éléments de l'entreprise ne produisent pas les bénéfices voulus. Mais, à la fin, c'est le résultat qui compte, et l'objectif c'est d'avoir un but lucratif.

Je continue la citation:

L'orientation générale de la société doit donc être déterminée davantage selon les obligations découlant de notre statut de société de la Couronne. Toutefois, ces obligations n'ont habituellement aucun effet sur l'administration quotidienne, qui doit se faire de la façon la plus efficace possible, en comprenant bien qu'aujourd'hui dans le monde des affaires, que cela nous plaise ou non, l'efficacité est souvent égale à la rentabilité.

Je tiens toutefois à préciser que cette orientation lucrative qui doit prévaloir dans la gestion quotidienne des affaires, ne signifie pas que nous devrions réduire nos services en-deçà du niveau acceptable. En d'autres termes, nous ne devrions pas essayer de réaliser des profits aux dépens d'un niveau adéquat de service. Air Canada fait partie d'une importante industrie de service et ce serait tout à fait contre-productif si nous n'étions pas prêts et déterminés à offrir un bon service. Toute compagnie de service, et particulièrement une compagnie comme la nôtre, ne sera pas longtemps en affaires si les services qu'elle offre ne sont pas acceptables, et bien sûr, si elle n'est pas en affaires très longtemps, elle ne produira pas grands bénéfices. C'est très évident.

Donc, monsieur le président, je crois que cela explique assez clairement la motivation et l'orientation que la compagnie aérienne devait adopter, et je n'ai aucun doute que c'est le cas présentement. Mais il est à espérer que cette loi ne servira pas seulement à l'administration actuelle, mais également aux administrations futures. Je pense surtout au point soulevé par M. Taylor en réponse à M. Stevens quant à la perspective de

[Texte]

fact that there may be the prospect of selling off shares to the public—would certainly create a climate of confidence and a climate of incentive on the part of those who may wish to purchase shares at a later time.

I feel quite strongly about this, Mr. Chairman, and I do not want it to be taken lightly. I know that members are coming in simply to vote this amendment down, but I hope that such will not be the case. I hope that before we vote on this matter we have a clear statement from the Minister outlining his reasons for saying one thing in a speech and instructing his people not to support this amendment in the Committee.

The Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski.
Mr. Huntington.

Mr. Huntington: Thank you, Mr. Chairman. If I may, I would also like to speak to the amendment. In the past few months I have had occasion to meet and talk with presidents of railroads and members of the transportation industry. I had one very interesting evening with the President of the CNR and on another occasion had the privilege of listening to him give a speech, where he was speaking of the day when the CNR would be run at a profit, which would be a measure of pride for all people involved in that organization and the great strides that it has made. I really do not know what other measure there is in the utilization not only of the capital resource but of the human resource and the other resources that go into a successful operation. I think everyone in Canada would like to be proud of its national Crown corporations and see them operate at a profit.

• 2045

As I have said before, how else can you get a complete measure on the team that is utilizing all its inputs in an effective and an efficient manner other than on sound business principles and in contemplation of a profit? If we are moving Air Canada from a debt position into an equity position and if we are removing that debt charge that has been said to be a terrible burden on Air Canada which, from the world I come from, the ability of managers is measured in terms of leverage, in other words, a good manager seeks high debt and through paying it off from the earnings of the operation, makes equity grow. In this case we have got ourselves into a national airline and we are just writing off the debt rather than taking the private sector way of leveraging debt into equity worth.

Now we are removing some \$30 or \$40 million in service charges from that debt and, surely to goodness, if we are swinging that national airline over to an equity basis by cancelling that debt, that is if the government pays more than lip service to the free enterprise system that it is starting to pay some attention to—maybe they are just conning us in this respect, Mr. Chairman—if you are going to cancel a debt in an organization as important as Air Canada and if you are going to move it over to an equity basis, surely to goodness the people of Canada are entitled to a performance from its management that would be directed towards making a profit on that equity. Why anyone would want to deny this amend-

[Traduction]

vente des actions au public: cela créerait certainement un climat de confiance et d'intéressement pour ceux qui désiraient acheter des actions par la suite.

Monsieur le président, mon opinion sur le sujet est très ferme et je ne voudrais pas qu'elle soit prise à la légère. Je sais que les députés viennent seulement pour défaire cet amendement, mais j'espère que cela ne sera pas le cas. Et j'espère qu'avant que la question soit mise aux voix nous ayons une déclaration claire du ministre expliquant pourquoi il dit une chose dans un discours et ordonne à ses gens de ne pas appuyer l'amendement au Comité.

Le président: Merci, monsieur Mazankowski.
Monsieur Huntington.

M. Huntington: Merci, monsieur le président. Si vous me le permettez, j'aimerais également parler de cet amendement. Au cours des derniers mois, j'ai eu l'occasion de rencontrer des présidents de chemins de fer et des membres de l'industrie du transport et de discuter avec eux. J'ai passé une soirée très intéressante avec le président du Canadien National et à une autre occasion, j'ai eu le privilège d'écouter un discours dans lequel il parlait du jour où le Canadien National serait rentable, quelque chose dont tous les membres de cette société seraient fiers, et des grands progrès réalisés. Je ne vois pas vraiment quelle autre mesure on peut appliquer à l'utilisation non seulement des ressources en capital mais de ressources humaines et des autres ressources dans une entreprise qui réussit. Je pense que tous les Canadiens aimeraient être fiers de leurs sociétés de la Couronne et les voir fonctionner de façon rentable.

Je le répète, il n'y a pas de façon d'évaluer l'équipe utilisant ses efforts de façon efficace autre que selon les principes de commerce établis et dans un but lucratif. Nous voulons rayer les dettes d'Air Canada afin que la société affiche un avoir propre. Nous enlevons ces dettes qu'on a dit être un fardeau terrible pour Air Canada. D'où je viens, l'attitude d'un directeur est évaluée en termes de marge; en d'autres termes, un bon directeur recherche une dette élevée et accroît l'avoir propre en remboursant cette dette avec les revenus de l'entreprise. Dans ce cas-ci nous avons une compagnie d'aviation nationale et au lieu d'adopter la méthode du secteur privé qui consiste à transformer la dette en plus value, nous annulons la dette.

Nous annulons les 30 ou 40 millions de frais de service de cette dette et, si cela permet à la compagnie d'avoir un avoir propre, c'est-à-dire que si le gouvernement estime vraiment le système de la libre entreprise, commence vraiment à y porter attention—ils font peut-être semblant, monsieur le président—si vous annulez une dette d'une organisation aussi importante qu'Air Canada en la mettant dans une position d'avoir propre, les Canadiens sont en droit de s'attendre que la direction cherche à réaliser un profit sur cet avoir propre. Pourquoi voudrait-on refuser cet amendement au bill? Cela me dépasse en termes de toutes les motivations existant dans des entreprises économiques.

[Text]

ment to this bill is quite beyond me in terms of all motivational forces that exist within economic enterprise.

I emphasize again, particularly in light of the transfer of debt over to equity, that if we could get it over to the profit, then you have that continuing pressure on management and you have that motivational force that can reach down throughout the organization right through to the shareholders of the organization, the people of Canada. It would just be a great thing if Air Canada could swing around and manage its affairs as efficiently and as well as one or two other airlines in the world. So I speak very strongly in support of this amendment, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Huntington. Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, because this question will come up with respect to other amendments we have this evening, perhaps you might just as well treat it now.

I have in front of me the proposed new National Transportation Act, Department of Transport Act. As I mentioned earlier, Mr. Chairman, one of the reasons underlying two of three or the amendments we have is the absence, of course, of any preamble in which is set forth the desired achievements and goals for Air Canada.

Under Bill C-33 as proposed and in front of us I just make one or two observations. After that I will relate it to the existing act and then suggest to you that the analogy, of course, is that it would be inconsistent to go ahead with the transportation act, whether Bill C-33 passes in this Parliament or not. Without such a provision as proposed by Mr. Mazankowski, the inconsistency would still stand, whether we are on the present bill or on the new bill.

• 2050

Section 3 of the National Transportation Act proposes in Bill C-33—just very briefly I will refresh your memories. Nothing that I am going to say can be construed as my endorsement of Bill C-33 in its entirety, nevertheless the preamble, I think, does have some importance.

“3.(1) It is hereby declared that the objective of the transportation policy for Canada is to achieve a transportation system that

- (a) is efficient,
- (b) is an effective instrument of support for the achievement of national and regional social and economic objectives, and
- (c) provides accessibility and equity of treatment for users,

And later on under proposed new Section 3(2) I shall quote three very brief provisions starting with paragraph (e):

- (e) in the provision of transportation services there should be opportunity for both public ownership and private ownership of carriers and also for national, regional and local carriers with Canadian control of privately owned carriers being an objective;

[Translation]

J'insiste à nouveau, surtout pour ce qui est du transfert du passif en actif, que si nous pouvions réaliser un profit, alors vous auriez cette pression constante sur l'administration et vous auriez cette motivation qui se répandrait dans toute l'organisation, jusqu'aux actionnaires de l'organisation, le peuple canadien. Ce serait merveilleux si Air Canada pouvait en arriver à gérer ses affaires aussi efficacement qu'une ou deux autres compagnies aériennes dans le monde. Donc, j'appuie fortement cet amendement, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Huntington. Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Monsieur le président, étant donné que cette question reviendra relativement aux autres amendements que nous avons ce soir, vous feriez aussi bien de vous y attaquer maintenant.

J'ai là la nouvelle loi nationale sur les transports, la Loi du ministère du Transport. Je le disais tout à l'heure, monsieur le président, l'une des raisons ayant trait à deux ou trois des amendements que nous avons, c'est l'absence, bien sûr, de tout préambule fixant les buts et les objectifs d'Air Canada.

Pour ce qui est du Bill C-33 que nous avons là, je n'ai qu'un ou deux commentaires. Ensuite je ferai le lien avec la loi actuelle et je veux suggérer que l'analogie, bien sûr, c'est qu'il serait inconséquent d'aller de l'avant avec la Loi sur les transports, que le Bill C-33 soit adopté au Parlement ou non. Sans la disposition proposée par M. Mazankowski, il y aurait toujours cette divergence, que ce soit pour le bill actuel ou pour le nouveau bill.

L'article 3 du Bill C-33 de la Loi nationale du transport—je vais brièvement vous rafraîchir la mémoire. Je ne veux pas que mes propos soient interprétés comme une approbation de l'ensemble du Bill C-33, néanmoins, je crois que le préambule est important.

«3.(1) Il est par les présents déclaré que la politique canadienne des transports a pour objectif la mise en place d'un système de transport qui

- a) soit efficace,
- b) contribue efficacement à la réalisation des objectifs sociaux et économiques tant au niveau national que régional, et
- c) offre des conditions uniformes de services facilement accessibles aux usagers,

Et un peu plus loin sous le nouvel article 3(2) je vais citer brièvement trois dispositions en commençant par l'alinéa e):

- e) l'organisation des services de transport fait appel à la participation d'entreprises de transport nationales, régionales et locales tant du secteur public que du secteur privé, le contrôle des entreprises privées par les Canadiens étant un objectif;

[Texte]

(f) any conflict between public and private objectives should be resolved in favour of the public interest;

And I particularly draw that to your attention, and:

(g) commercial viability should be an objective both in the operation of transportation services and in the provision of facilities and services in direct support thereof;

In part that differs substantially from the old Act, but with respect to the commercial viability, the bottom line if you will, I suggest, Mr. Chairman, it is not in conflict with the existing Act. And were we to omit such a position with respect to Bill C-17, we would be supporting an inconsistency. I just quote Section 3(2)(a), (b), and (c). I think that will be sufficient.

(a) regulation of all modes of transport will not be of such a nature as to restrict the ability of any mode of transport to compete freely with any other modes of transport;

(b) each mode of transport; so far as practicable, bears a fair proportion of the real costs of the resources, facilities and services provided that mode of transport at public expense;

and finally,

(c) each mode of transport, so far as practicable, receives compensation for the resources, facilities and services that it is required to provide as an imposed public duty.

Now, having reviewed the amendments we are putting forward, I suggest to you that if you reject one, in fact, you are rejecting all of them. By rejecting one or all of them you are rejecting the capacity of this Committee, without substantially changing the bill, to bring it in line with either the existing National Transportation Act or the proposed Act under Bill C-33. If we are to serve a useful function here as Opposition members, it is to try to ensure to the greatest degree possible that the collective views of, not only ourselves but all members of the Committee, come together to send back to the House the best that it is possible for us to do for the country. And against that obligation we have put forward a series of amendments. The first one, obviously involving some degree of controversy, is now in front of us, and I suggest, Mr. Chairman, that our colleagues here would be wise to reflect for a moment or two and not simply react because somebody up along the line has said that this would be a substantive change in the Act or is irrelevant or something else, because it is not. What we must achieve as nearly as possible, and what Mr. Taylor and the Corporation must have, is the clearest means of operating to what we understand the bottom line to mean and to be, but within the parameters of a national transportation act that puts the public ahead and at the same time gives the corporation the means of recovery, again using the bottom line as that measurement; the losses we might force them or compel them to occur as a result of national policy decisions in the interests of the public.

[Traduction]

f) toute incompatibilité entre les objectifs du secteur privé et ceux du secteur public est tranchée en regard de l'intérêt public;

Et j'y attire particulièrement votre attention, et:

g) les services de transport et les installations et services complémentaires visent à la rentabilité commerciale;

En partie c'est sensiblement différent de l'ancienne loi, mais pour ce qui est de la viabilité commerciale, l'aspect essentiel si vous voulez, je prétends, monsieur le président, qu'il n'y a aucun conflit avec la loi actuelle. Et si nous avions une telle position pour ce qui est du Bill C-17, nous appuyerions une contradiction. Je cite simplement l'article 3(2)a), b) et c) et je crois que ce sera suffisant.

a) que la réglementation de tous les moyens de transport ne sera pas de nature à restreindre la capacité de l'un d'eux de faire librement concurrence à tous les autres moyens de transport;

b) que chaque moyen de transport supporte, autant que possible, une juste part du prix de revient réel des ressources, des facilités et des services fournis à ce moyen de transport grâce aux deniers publics;

Et finalement,

c) que chaque moyen de transport soit, autant que possible, indemnisé pour les ressources, les facilités des services qu'il est tenu de fournir à titre de services publics commandés;

Maintenant, ayant revu les amendements présentés, je prétends que si vous en rejetez un, en fait, vous les rejetez tous. En en rejetant un ou en les rejetant tous vous rejetez la capacité de ce Comité, sans modifier sensiblement le bill, de le rendre conforme soit à l'actuelle Loi nationale sur les transports soit à la loi proposée selon le Bill C-33. Si nous devons jouer un rôle utile en tant que députés de l'Opposition, nous devons faire le plus d'effort possible afin que les opinions collectives, pas seulement les nôtres, celles de tous les membres du Comité, se joignent pour renvoyer à la Chambre le meilleur de ce qu'il nous est possible de faire pour notre pays. Et suite à cette obligation nous avons présenté une série d'amendements. Le premier évidemment crée une certaine controverse et, monsieur le président, je suggère à nos collègues d'y réfléchir pendant un moment ou deux et de ne pas réagir simplement parce que quelqu'un a dit que ce serait un changement sensible à la loi ou que c'est sans rapport avec le sujet ou autre chose, parce que ce n'est pas le cas. Ce que nous devons atteindre autant que possible, et ce que M. Taylor et la société doivent avoir, ce sont des moyens les plus économiques de fonctionnement vis-à-vis ce que nous croyons être l'essentiel, mais dans les limites de la Loi nationale sur les transports qui donne la préséance à l'intérêt public et en même temps donne à la société les moyens de récupération, en se servant toujours de cette interprétation essentielle comme mesure; les pertes que nous les obligeons à subir suite à des décisions de politique nationale dans l'intérêt du public.

[Text]

[Translation]

• 2055

The Chairman: Thank you, Mr. Forrestall. Mr. Huntington.

Mr. Huntington: Mr. Chairman, coming back to this amendment, which is really just based upon sound business principles and in contemplation of a profit, I note that in Clause 6 we are authorizing the corporation not only to carry on in the business of aircraft, we are now authorizing them to enter into the hotel business. We are authorizing "surface vehicles and facilities for the transportation and housing of persons, goods and mail". Perhaps we can just put a caveat on the word "mail" there. We are authorizing them to

(c) buy, sell, lease, erect, construct or otherwise acquire, dispose of and maintain and operate facilities and equipment for operating, housing, servicing and maintaining aircraft and surface vehicles . . .

Surely we are asking that they handle those operations in a cost-efficient and cost-effective manner. We are not authorizing them to go into the hotel industry; to destroy those in the private sector by operating at a loss against those who are trying to operate at a profit and who pay taxes into Revenue Canada. We do not want fleets of surface vehicles owned by a Crown corporation that surely would not be operating effectively at a profit. Otherwise, they would have carte blanche authority to destroy any competing organization in the private sector.

We keep hearing that Canada is a mix of public and private sector, and if we do not cut the same rules for those organizations in the public sector, such as Air Canada, what chance has the private sector in trying to compete with them? On the other hand, how are you going to motivate all of the auxiliary activities that this proposed act is authorizing Air Canada to get into, and what is the purpose of getting into them if it is just to lose money? So why do not we who are responsible to the people of Canada make sure that if they are going into all these auxiliary activities that are authorized here, they go into it for a reason of offering the shareholders of this corporation a return on their equity, particularly in view of the fact that there has been a massive debt cancellation.

We are also authorizing them to

(d) buy, sell, lease, establish, maintain and operate services, facilities and equipment for organizing and conducting tours . . .

Are we authorizing them to do this at a loss, with complete disregard to efficiency and to manpower and to proper return on assets and resources of the country? "Providing other passenger related services including reservations for transportation and accommodation"; is this going to be done at a profit or a loss, Mr. Chairman?

Leasing. Leasing in an organization like Air Canada is just passing on the cost of things way down the pipe tomorrow. If it was managed as the more successful airlines in the world are managed, they would not get into these leasing contracts.

Le président: Merci, monsieur Forrestall. Monsieur Huntington.

M. Huntington: Monsieur le président, pour revenir à cet amendement, qui est simplement basé sur des points de pratique commerciale et sur un but lucratif, je remarque qu'à l'article 6 que nous n'autorisons pas seulement la société à exploiter le commerce du transport aérien, nous leur permettons même d'entrer dans le domaine hôtelier. Nous autorisons «des véhicules de surface et des installations pour le transport et l'hébergement des personnes ainsi que le transport et l'entreposage des marchandises et du courrier». Nous pourrions peut-être enlever le mot «courrier». Nous les autorisons à

c) acheter, vendre, louer, construire ou autrement acquérir, aliéner, entretenir et exploiter, des installations et des équipements pour le fonctionnement, le remisage et l'entretien des aéronefs et des véhicules de surface;

Nous leur demandons sûrement d'effectuer ces opérations de façon efficace et économique. Nous ne les autorisons pas à s'ingérer dans le domaine hôtelier; à détruire les entreprises du secteur privé en fonctionnant à perte contre celles qui essaient de fonctionner à profit et qui paient des impôts à Revenu Canada. Nous ne voulons pas qu'une société de la Couronne ait une flotte de véhicules de surface qui ne soient pas utilisés efficacement et à profit. Autrement, ils auraient carte blanche pour réduire à néant toute concurrence de la part du secteur privé.

On nous dit continuellement que le Canada est un mélange du secteur privé et du secteur public, et si nous n'appliquons pas les mêmes règlements aux organismes du secteur public, comme Air Canada, quelle chance aura le secteur privé de leur faire concurrence? D'autre part comment allez-vous motiver toutes ces activités connexes dans lesquelles le projet de loi autorise Air Canada à s'embarquer, et quel est le but si c'est simplement pour perdre de l'argent? Alors pourquoi, nous qui sommes responsables au peuple du Canada, ne nous assurons-nous pas que s'ils s'impliquent dans toutes ces activités connexes pour lesquelles nous leur donnons l'autorisation, ils le font pour offrir aux actionnaires de la société un bénéfice sur leur avoir propre, surtout qu'il y a eu une annulation massive de la dette.

Nous les autorisons également à

d) acheter, vendre, louer, établir et exploiter des services, installations et équipements d'approvisionnement, d'organisation et de réalisation de voyages . . .

Leur permettons-nous de faire cela à perte, sans tenir compte de l'efficacité, de la main-d'œuvre et d'un revenu adéquat sur l'actif et les ressources du pays? «Et autres services destinés aux passagers, notamment ceux des réservations pour le transport et le logement»; monsieur le président, est-ce que ce sera fait à profit ou à perte?

Location. La location dans une organisation comme Air Canada c'est simplement de reporter les coûts à demain. Si c'était géré comme le sont les meilleures compagnies aériennes au monde, il ne serait pas nécessaire d'avoir ces contrats de

[Texte]

What is the quality of the leasing contract? What is to stop or to motivate management from getting into a leasing contract that is not good for the airline unless the proposed act says that they are to be profit oriented? What other control on good performance is there than that bottom line in every P&L and every balance sheet?

To "provide or procure the provision of pension, insurance or other benefits". They could go hog wild in buying the most expensive pensions, the most expensive insurance programs and benefits for its officers and employees, if they were not profit or cost oriented. To be profit oriented you have to be cost oriented, you have to manage the resources that are at your disposal, and you have to produce something over and above the cost; otherwise, there is just going to be a continuous bucket in the well of the public treasury.

• 2100

Clause 6.(2) reads:

... authorize the Corporation to engage in or carry on any activities not otherwise authorized by this Act.

My God, there is a basket clause for abuse if I ever saw one if you did not limit the activity of this corporation to a profit motive, particularly with Clause 6 as it is written here and this wide parameter of activity that we are authorizing this corporation to engage in. If you do not bring them back down into a profit direction, what kind of licence to carry on are we giving them?

I think it would behove any member on this Committee or in the House of Commons to insist that the Crown corporation, now that it is being reorganized and put on a basis whereby it can surely show a profit from here on in, should just be part and parcel of this new Act. If we are into a public-private mix in the Canadian economy and if the private sector is going to have any chance of competing with the public sector, then surely the ground rules have to be pretty much the same.

As it stands right now, Air Canada has extreme advantages over its competing airlines in Canada. It has almost a monopoly situation. The tax revenue of Canada, what makes this whole country tick, comes from personal income, and people's incomes that are taxable and that carry this whole load come from the basic function of adding to the value of goods. You have to do that efficiently and effectively if we are going to maintain anything like the standard of living that we have enjoyed and have in this country.

Why we should give licence through this bill to a public corporation to work other than at a profit and work other than through the efficient utilization of its resources is beyond me. I do not know how we can represent the people of Canada and not put this amendment into this Clause 6.

The Chairman: Mr. Stevens.

Mr. Stevens: Mr. Chairman, on my colleague's amendment, I was wondering if one of the witnesses could give us the pro forma income statements that we referred to before showing no recapitalization, in other words, if the present debt structure was left intact. You will recall when we were on Clause 1

[Traduction]

location. Quelle est la qualité d'un contrat de location? Qu'est-ce qui empêche ou motive la direction lorsqu'il s'agit de signer un contrat de location qui n'est pas bon pour la compagnie à moins que la loi proposée stipule que ce soit dans un but lucratif? Quel autre contrôle de bonne performance y a-t-il que la dernière ligne de chaque rapport financier?

Pour «établir un régime de pension, d'assurance et d'autres avantages». S'il n'y a pas de but lucratif ils pourraient exagérer et acheter les régimes de pension les plus chers, les régimes d'assurance et d'autres avantages très coûteux pour leurs dirigeants et leurs employés. Pour être à but lucratif vous devez être orientés vers les coûts, vous devez gérer les ressources à votre disposition, et votre productivité doit dépasser les coûts, autrement il faudra toujours puiser dans le trésor public.

L'article 6(2) se lit comme suit:

... autoriser la société à exercer d'autres pouvoirs que ceux autorisés par la présente loi.

Mon Dieu, c'est un article omnibus, si vous ne limitez pas l'activité de cette société à un but lucratif, surtout avec l'article 6 de la façon dont il est libellé et cet éventail d'activités dans lequel nous permettons à la société de s'engager. Si nous ne les ramenons pas à une orientation de rentabilité, quel genre de permis leur accordons-nous?

Je crois qu'il incomberait à tous les députés de ce comité ou de la Chambre des communes d'insister que la société de la Couronne, maintenant qu'elle est en réorganisation, est mieux en mesure d'afficher un profit à partir de maintenant, et ce devrait être une partie intégrante de cette nouvelle loi. Si notre économie canadienne est un mélange du secteur privé et public et si le secteur privé doit avoir une chance de concurrencer le secteur public, alors les règles fondamentales devraient être essentiellement les mêmes.

Actuellement, Air Canada a beaucoup d'avantages vis-à-vis les autres lignes aériennes au Canada. C'est presque une situation de monopole. Le revenu d'impôt du Canada, ce qui fait fonctionner tout le pays, provient de revenus personnels, c'est le revenu personnel imposable qui supporte tout ce fardeau, et il provient de cette fonction fondamentale de la valeur ajoutée au produit. Vous devez faire cela efficacement si vous voulez maintenir le niveau de vie que nous avons actuellement.

Je ne comprends pas pourquoi nous autoriserions par ce bill une société publique à avoir un autre but que la rentabilité et œuvrer autrement que par l'utilisation efficace de ses ressources. Je ne comprends pas comment on peut représenter les gens du Canada et ne pas inclure cet amendement à l'article 6.

Le président: Monsieur Stevens.

M. Stevens: Monsieur le président, au sujet de l'amendement de mon collègue, je me demande si l'un des témoins ne pourrait pas nous fournir les déclarations de revenu auxquelles nous avons fait allusion avant la recapitalisation, autrement dit, si la dette actuelle n'était pas éliminée. Vous vous souvien-

[Text]

there was discussion of giving us those figures in order that we could compare them with the figures showing the recapitalized picture. I think it is particularly pertinent that we take a look at these two sets of figures in reference to the proposed amendment that is now before us. Have we got those figures available?

The Chairman: We have five copies here. Mr. Roy.

Mr. Roy: I do not want to prolong the debate. We heard the statements made by the opposition party and I think Mr. Lyon made a very clear statement on the reason why we have to refuse this amendment.

I think Mr. Mazankowski made a very clear point on the objectives and the goal of this bill regarding profit orientation. I think the statement was very clear. But even if his statement has been clear, I do not want to refer to Bill C-33 because the bill has not even been referred to the Committee. The bill is still in the House and I do not think we have to refer to that bill because it has not been referred to the Committee.

Mr. Mazankowski: Is it going to be withdrawn?

Mr. Roy: No, but you should know why this bill is still in the House.

Mr. Mazankowski: Why do you not tell me why it took so long to bring this bill forward?

The Chairman: Order, please. Let us keep the discussion to the clause we are debating, not on Bill C-33.

• 2105

Mr. Roy: Right on.

The Chairman: Mr. Roy.

Mr. Roy: Mr. Chairman, I have only some reserves concerning the wording of this amendment on sound business practices. It might seem to be sound business practice for an MP living in Montreal and Toronto, but it would not be sound business practice for another Canadian who lives in some other region, in some other provinces. That is why we should get some more information on sound business practice. What do you mean by sound business practice? Do you mean that you should use M.P.s exclusively? I think this reservation has been made very clear by Mr. Lyon. Even if we are still discussing this matter, Mr. Chairman, I think the statement has been very clear and we should deal with the vote, put the motion on the...

Mr. Mazankowski: We will let General Motors define what we mean by sound business principles.

Mr. Roy: Yes, but it is not the...

Le président: Merci, monsieur Roy.

Mr. Stevens.

Mr. Stevens: Mr. Chairman, I hope that was not taken out of my time.

Mr. Mazankowski: Time is unlimited.

Mr. Stevens: Time is unlimited.

[Translation]

drez que lorsque nous avons étudié l'article 1 il a été question de nous fournir ces chiffres afin que nous puissions les comparer aux chiffres tenant compte de la recapitalisation. Je crois qu'il serait très pertinent d'avoir ces deux séries de chiffres en vue de l'amendement proposé. Ces chiffres sont-ils disponibles?

Le président: Nous avons cinq copies ici. Monsieur Roy.

M. Roy: Je ne veux pas prolonger le débat. Nous avons entendu les déclarations de l'opposition et je crois que M. Lyon nous a clairement expliqué pourquoi nous devons refuser cet amendement.

Je crois que M. Mazankowski a très clairement expliqué les objectifs et le but de ce bill au sujet de l'orientation vers le profit. Je crois que sa déclaration était très claire. Mais même si sa déclaration a été claire, je ne veux pas faire allusion au bill C-33 parce que ce bill n'a jamais été renvoyé au comité. Ce bill est toujours devant la Chambre je ne crois pas que nous ayons à nous reporter à ce bill, parce qu'il n'a pas été renvoyé au comité.

M. Mazankowski: Va-t-il être retiré?

M. Roy: Non, mais vous devriez savoir pourquoi ce bill est toujours devant la Chambre.

M. Mazankowski: Pourquoi vous ne nous expliquez pas le retard que vous avez à nous présenter ce bill?

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Bornons-nous à discuter de l'article en question et non du bill C-33.

M. Roy: Exactement.

Le président: Monsieur Roy.

M. Roy: Monsieur le président, je n'ai que quelques réserves au sujet du libellé de cet amendement sur les saines pratiques commerciales. Cela pourrait ressembler être une saine pratique commerciale pour un député de Montréal ou de Toronto, mais pas nécessairement pour un autre Canadien d'une autre région ou d'une autre province. C'est pourquoi nous devrions obtenir plus de renseignements sur les saines pratiques commerciales. Qu'entendez-vous quant à une saine pratique commerciale? Voulez-vous dire par là qu'on ne devrait avoir recours qu'à des députés? Je pense que M. Lyon a exprimé cette réserve très clairement. Même si nous discutons toujours cette question, monsieur le président, la déclaration est très claire et on devrait mettre la motion aux voix...

M. Mazankowski: Si nous laissons la General Motors définir ce que nous entendons par de saines pratiques commerciales.

M. Roy: Oui, mais ce n'est pas le...

The Chairman: Thank you, Mr. Roy.

Monsieur Stevens.

M. Stevens: Monsieur le président, j'espère que cet échange n'a pas été déduit de mon temps.

M. Mazankowski: Le temps est illimité.

M. Stevens: Le temps est illimité.

[Texte]

Mr. Chairman, in considering this amendment, I think it is important that members on the Committee, first of all, take a look—I take it you all have the 1976 Air Canada figures—and you will see that in the last three years, that is 1974, 1975 and 1976, Air Canada has started to run at a loss, at a loss ranging from about \$9 million to \$13 million. In the previous seven years, they had a marginal profit in all but one year. Surely members have the right to ask whether there has been some change in general managerial direction as far as Air Canada is concerned. We have had assurance from Mr. Taylor that he is profit-oriented. He has told us that this amendment would certainly be no embarrassment to him.

I feel that with that reference and noting that we have had three years of losses, it is very important that we get it understood that if this new capitalization is to go through Air Canada should not, in effect, say, here is a bit of free money, here is \$365 million for which we really do not have to make any further interest expense. I think it is important that we get it through to Air Canada that they are expected, if they get that kind of recapitalization, to run on a profitable basis from now on because, as I said, for the last three years they have been in a loss picture.

Mr. Chairman, the reason that I stress this is that if you look at the projected figures that Air Canada have given us on the basis of recapitalization and on the basis of leaving the debt the way it is, the very surprising thing is that there is virtually no change in their figures. For example, in their projected figures for 1981, they show that retained earnings would be \$69 million. That is without recapitalization. I stress that, Mr. Chairman, without recapitalization they show retained earnings of \$69 million. With recapitalization, if you look at those figures, they show that their retained earnings would be \$70.7 million.

So, contrary to the impression that I think was certainly created by the Minister when he spoke on this in the House that somehow or other this recapitalization was going to assist them in their profitability, it is just not true because the way it is being structured there will be sufficient taken out in the form of taxation, there will be sufficient taken out in the form of dividends that will put Air Canada virtually back into the same position.

What I am nervous about is that if we do spell out that, in fact, Air Canada will be expected to earn money, those retained earnings that they show after the recapitalization just will not appear. In fact, by 1981, we will probably be back to a marginal loss position or a marginal profitable position, but the present fact that they have to pay interest to the federal government will be no longer there and the net loser will be the taxpayer of Canada who, in effect, will be subsidizing a very, very inefficient airline.

• 2110

I think this is, if you like, at the focus of what our problem is. Frankly, I am surprised that any member of this Committee would even hesitate to ask why Air Canada should not be run,

[Traduction]

Monsieur le président, en étudiant cet amendement il importe que les membres du Comité examinent tout d'abord les chiffres d'Air Canada pour l'année 1976—j'imagine qu'ils l'ont tous fait—et ils verront que pendant les trois dernières années, c'est-à-dire 1974, 1975 et 1976, Air Canada a commencé à accuser un déficit variant entre 9 et 13 millions. Pendant les 7 années précédentes, elle a touché des bénéfices marginaux pendant toutes les années à l'exception d'une seule. Les membres ont certainement le droit de demander s'il y a eu des changements dans l'administration générale d'Air Canada. M. Taylor nous a assuré qu'il fait de son mieux pour que la Société réalise des bénéfices. Il nous a avisé que cet amendement ne le gênerait aucunement.

Selon moi, étant donné les trois années déficitaires, il importe de bien comprendre que si des nouveaux capitaux sont accordés, Air Canada ne devrait pas s'imaginer qu'il s'agit là d'un cadeau de 365 millions et qu'elle n'a plus aucune dépense à faire. Il importe que cette Société comprenne que l'on s'attend qu'à compter de maintenant, si on lui accorde ces capitaux, elle devra être rentable puisque depuis trois ans, elle est déficitaire.

Monsieur le président, je souligne ce point car si l'on examine les prévisions dont Air Canada nous a fait part en fonction des nouveaux capitaux, il est très étonnant de voir que si la tête reste au niveau habituel, leurs chiffres demeurent inchangés. Par exemple, dans les chiffres prévus pour l'année 1981, la Société indique que ses gains se chiffreront à 69 millions. Cela ne tient pas compte de la recapitalisation. Je souligne, monsieur le président, que sans recapitalisation, la Société touchera des gains de 69 millions. S'il y a une recapitalisation, ce chiffre passe à 70.7 millions.

Ainsi contrairement à l'impression qu'a donnée le ministre lorsqu'il a parlé à ce sujet aux Communes, à savoir que cette recapitalisation allait aider la Société à devenir plus rentable, c'est tout à fait faux, car les taxes et les dividendes suffiront à remplacer Air Canada dans la même position.

Ce qui m'inquiète, c'est que si nous précisons qu'Air Canada doit devenir rentable, les gains acquis qu'ils prévoient après la recapitalisation ne se réaliseront pas. En fait, d'ici 1981, elle sera probablement encore dans une position de déficit ou de bénéfices marginaux, mais puisqu'elle ne devra pas verser d'intérêt au gouvernement fédéral, ce sera le contribuable du Canada qui sera le perdant car il devra subventionner une société aérienne très inefficace.

Si vous voulez, c'est là le cœur du problème. En toute franchise, je m'étonne que des membres de ce comité hésitent à demander pourquoi Air Canada ne devrait pas être géré

[Text]

first of all, as a sound business and, secondly, in contemplation of profit.

Mr. Chairman, since I have thrown those figures out, perhaps we could have a comment on my statement from one of the representatives of Air Canada. I may have misread the figures but as I compare the retained earnings, with re-organization and without re-organization, it appears that there is virtually no change in the retained-earnings position year by year between now and 1981, which only means that, whatever happens as a result of re-organization, it will not result in Air Canada's ending up with a substantially larger retained-earnings position by 1981. For example, if you compare the figures for 1980, just by coincidence retained earnings are dead on, \$52.6 million before re-organization, \$52.6 million after re-organization.

So, Mr. Chairman, that will be my first question. Perhaps we could have Air Canada explain what in truth is the reason they are asking for that re-organization if in fact retained earnings are not going to be different before re-organization compared with after.

Mr. Orlikow: Mr. Chairman, on a point of order.

The Chairman: Mr. Orlikow on a point of order.

Mr. Orlikow: I thought late this afternoon we were close to a vote, at least on this amendment. Now not only have we had a series of speeches but it seems to me what Mr. Stevens is proposing is another round of questioning having to do with this amendment. Are we back to the point where we are asking questions or are we . . .

The Chairman: Mr. Orlikow, as far as the questioning on a particular clause is concerned and Committee rulings, there is no limitation as to time and no limitation as to the number of times that a member can question a particular clause. Unfortunately, that is the situation and . . .

Mr. Forrestall: Or fortunately.

The Chairman: Or fortunately. So that the Chair cannot make any particular kind of ruling where that is concerned. Mr. Stevens, you would like to have Mr. Taylor answer that question?

Mr. Stevens: Or one of his officials.

Le président: Monsieur St-Denis.

Voulez-vous nous dire quelle est votre occupation de même que le nom de votre compagnie, monsieur St-Denis, s'il vous plaît?

Mr. St-Denis: I am Director of Financing of Air Canada. I have been particularly involved in the financial considerations in respect to the recapitalization. Mr. Stevens, through the Chair, I would like to make two comments specifically in respect of the retained-earnings impact of recapitalization and the very major benefits that the company, Air Canada as such and its shareholders, specifically the Canadian government and therefore the people of Canada, will obtain as a result of the recapitalization, in other words, the true significance of this proposed recapitalization.

[Translation]

premièrement comme une entreprise saine et deuxièmement, comme une entreprise rentable.

Monsieur le président, puisque j'ai cité ces chiffres, l'un des représentants d'Air Canada pourrait peut-être me répondre. J'ai peut-être mal lu les chiffres mais en comparant les gains acquis avec et sans réorganisation, il semble n'y avoir à peu près aucun changement à ces niveaux d'ici 1981, ce qui signifie que quoi qu'il advienne à la suite d'une réorganisation, les gains d'Air Canada ne seront pas beaucoup plus importants en 1981. Par exemple, si l'on compare les chiffres de 1980, la coïncidence est assez remarquable: les gains se chiffreront à 52.6 millions avant la réorganisation et à 52.6 millions après la réorganisation.

Monsieur le président, c'était là ma première question. Air Canada pourrait peut-être expliquer la raison pour laquelle elle demande cette réorganisation si en fait les gains acquis ne seront pas plus élevés par la suite.

M. Orlikow: Monsieur le président, j'invoque le Règlement.

Le président: M. Orlikow invoque le Règlement.

M. Orlikow: Je croyais vers la fin de cet après-midi que nous étions sur le point de mettre cet amendement aux voix. Et maintenant, non seulement avons-nous entendu toute une série de discours, mais il me semble que M. Stevens est en train de proposer un autre tour de questions, au sujet de cet amendement. Est-ce que nous sommes revenus au tour des questions ou alors . . .

Le président: Monsieur Orlikow, en ce qui concerne les questions sur un article particulier il n'y a aucune limite quant au temps des questions ou au nombre de fois qu'un membre peut poser des questions. Malheureusement, les choses sont ainsi et . . .

M. Forrestall: Ou alors heureusement.

Le président: Ou heureusement. Le président ne peut donc prendre de décision à ce sujet. Monsieur Stevens, voulez-vous que M. Taylor réponde à cette question?

M. Stevens: Ou l'un de ses collègues.

The Chairman: Mr. St-Denis.

Could you tell us what are your duties and what is the name of your company, Mr. St-Denis, please?

M. St-Denis: Je suis le directeur des finances d'Air Canada. J'ai pris part assez activement aux décisions financières relatives à la recapitalisation. Monsieur Stevens, j'aimerais faire deux observations au sujet des répercussions de la recapitalisation sur les gains acquis et des bénéfices importants que la société Air Canada et ses actionnaires, plus particulièrement le gouvernement canadien et donc le peuple du Canada, obtiendront suite à la recapitalisation. Autrement dit, je vous parlerai de la signification réelle de cette recapitalisation proposée.

[Texte]

Specifically, I would like to refer to the two five-year plans that were tabled this morning and that we have just tabled now. These two five-year plans reflect basically the very same operating revenues and operating expenses; in other words, the same operating income. Under recapitalization, that is table three, assuming a 60-40 debt-to-equity capital structure, Mr. Stevens very readily pointed out that at year-end 1981 the retained-earnings level would be exactly \$70.7 million. Under the existing capital structure which is basically \$5 million of paid-in capital, plus some \$18 million of retained earnings as of year end 1976, our projections based on a fairly conservative operating income indicate a basically similar retained earnings impact.

• 2115

Mr. Stevens: Mr. Chairman, it is within \$2 million, is it not?

Mr. St-Denis: It is within \$2 million. It is closer than that actually. However, the recapitalization plan that was submitted shows a very generous, if I may say so, dividend policy. Actually dividends are paid at the rate of four per cent on paid-in capital, which is basically \$370 million, and over the contemplated five-year period this amounts to \$74 million. In other words, the shareholder, specifically the Canadian government, would earn dividend income amounting to \$74 million. This, however, is very definitely much more generous than the dividend policy that carriers such as Northwest or Delta are paying. They are basically paying 20 per cent of after-tax income and, therefore, should we have used the same dividend policy as the major carriers, basically 20 per cent of available earnings after taxes, the retained earnings would have amounted to exactly \$117 million. In other words, the growth using a comparable dividend policy would have been even more noticeable.

The reason that we have shown our performance statement with a four per cent dividend policy is basically to comply with the Canadian and British Insurance Companies Act requirements so that future debt securities of Air Canada can be considered as legal for life. This particular four per cent dividend pay-out rule is extremely demanding on the airline, primarily because there are no or very little available retained earnings or accumulated profits at the outset. In other words, all of the Air Canada equity will be basically composed of paid-in capital on which, in order to comply with the basic test of the Canadian and British Insurance Companies Act, it calls for payment of a four per cent payment or earning of a four per cent dividend. This is extremely demanding and much more demanding than the actual real life dividend policy of major carriers and very successful carriers such as Northwest and Delta.

Therefore we were very conservative in forecasting the income results and the balance sheet results for the five-year period. This is why the accumulation of retained profits over the five-year period is very close under the recapitalization alternative when compared to the non-recapitalization scenario.

[Traduction]

J'aimerais tout d'abord vous renvoyer aux deux programmes de cinq ans que nous avons déposés ce matin et tout à l'heure. Deux programmes traduisent en principe les mêmes revenus et dépenses de fonctionnement, autrement dit, le même revenu de fonctionnement. Dans le cadre de la recapitalisation, au tableau trois, si l'on suppose une structure de capitaux dont le rapport entre l'actif et le passif est de 60-40, M. Stevens a indiqué qu'à la fin de l'année 1981, les biens acquis se chiffrent exactement à 70.7 millions de dollars. Dans le cadre de la structure en capitaux actuels qui se compose en principe de 5 millions de capitaux investis et de 18 millions de gains acquis à la fin de 1978, nos prévisions fondées sur un revenu d'exploitation relativement conservateur indiquent un impact à peu près analogue dans les gains acquis.

M. Stevens: Monsieur le président, ce chiffre serait inférieur à 2 millions, n'est-ce pas?

M. St-Denis: En effet, mais c'est un peu plus près de ce chiffre. Toutefois, le programme de recapitalisation que nous vous avons présenté indique une politique de dividendes pour le moins généreuse. A l'heure actuelle, on paye les dividendes au taux de 4 p. cent du capital investi, c'est-à-dire environ 370 millions, et sur une période de cinq ans cette somme s'élève à 74 millions. Autrement dit, l'actionnaire, plus particulièrement le gouvernement canadien toucherait 74 millions en dividendes. Cependant, cette prévision est beaucoup plus généreuse que la politique des dividendes de sociétés telles que Northwest ou Delta. Celles-ci payent environ 20 p. 100 du revenu après impôt et, par conséquent, si l'on avait suivi la même politique que ces sociétés, les gains acquis se seraient chiffrés exactement à 117 millions. Donc, en se servant d'une politique analogue, pour le paiement des dividendes, la croissance aurait été beaucoup plus marquée.

Si nous avons utilisé la formule de 4 p. 100, c'est en principe pour nous conformer à la Loi sur les compagnies d'assurance canadiennes et britanniques, afin que les actions de créances futures d'Air Canada soient considérées comme légales pour la vie. Cette règle de paiement des dividendes à 4 p. 100 est très exigeante à l'égard des sociétés aériennes, surtout puisqu'au début elles disposent de très peu de gains acquis ou de bénéfices accumulés. Autrement dit, toutes les valeurs d'Air Canada se composent en principe de capital investi sur lequel on doit payer des dividendes de 4 p. 100, afin de se conformer aux dispositions de la Loi sur les compagnies d'assurance canadiennes et britanniques. Cette disposition est beaucoup plus exigeante que celle des principales sociétés de transport aérien, y compris les plus rentables telles que Northwest et Delta.

Donc, nos prévisions relatives au revenu et au bilan de la période de cinq ans sont très conservatrices. C'est pourquoi l'accumulation des bénéfices acquis pendant la période de cinq ans reste presque la même avec ou sans recapitalisation.

[Text]

However, it is the Air Canada position that the major benefits that the corporation and therefore its shareholders, or its shareholder namely the Canadian government and therefore the people of Canada, will enjoy will be three-fold: recapitalization, in other words a more normal capital structure will first enable Air Canada to have access to the world long-term debt sector markets, whether they are Canadian, U.S. or Euromarkets, on the most advantageous terms and conditions without a specific Canadian government guarantee.

• 2120

The second major benefit, again, accruing to the corporation will be the ability to compare financial results with those of U.S. carriers, namely Northwest and Delta—these two carriers—specifically in the case Delta, as evidenced by some material that was tabled this morning. Delta has a 60-per cent debt content in its capital structure whereas, if my memory serves me correctly, Northwest has only a 34-per cent content. So it would only be fair and reasonable to compare Air Canada's result by using an equal financial footing, a comparable financial structure, that is to say a 60-40 debt-equity ratio. In other words, the profit results of Air Canada will then be genuinely comparable with those of the major carriers of this world.

Third, this benefit is somewhat more technical. The debt burden of the capital structure will be normalized. It will very definitely eliminate what we call, in our financial jargon, the adverse effect of a highly debt leveraged capital structure. Whenever any business entity has a large debt content, it very definitely tends to create exchange instability in earnings after taxes. The best evidence of that is any annual report of Air Canada, and specifically the 10-year review. It takes very little change in operating income to create a dramatically unstable after-tax result in earnings, as evidenced by our own working papers and a few other corporate statements. If one should retroactively recapitalize the company and work it backward with, say, a 60-40 debt-equity ratio, Air Canada, for the past six-year period—and it has been a very difficult period for the airlines of this world—would have entered only into a single-year loss, and it would have been a \$200,000 loss. Thus the earnings after taxes are greatly stabilized and comparable with those of the other carriers, because we are basically using this same mix of financing to provide the assets.

The Chairman: Thank you, Mr. St. Denis. Mr. Stevens.

Mr. Stevens: Mr. Chairman, I thank Mr. St. Denis for that answer. When he is referring to what he feels is a relatively low dividend in the case of the proposed capital structure in Air Canada, I was wondering whether he would also direct his attention to some of the figures he has given us.

The first thing I think we should get clarified is that, based on the figures tabled earlier today, Mr. St. Denis has lifted out, say, Delta Airlines and Northwest Airlines, which have relatively low debt ratios according to his figures. Most other airlines have considerably higher debt ratios than the figures given by Mr. St. Denis. But I thought what was most signifi-

[Translation]

Toutefois, Air Canada est d'avis que ses actionnaires, c'est-à-dire le gouvernement canadien et donc le peuple du Canada, jouiront de trois avantages majeurs. La recapitalisation, c'est-à-dire une structure de capitaux plus normale, permettra tout d'abord à la société Air Canada d'avoir accès aux marchés mondiaux des créances à long terme, qu'ils soient canadiens, américains ou européens, aux meilleures conditions sans garantie précise du gouvernement canadien.

Le second avantage en importance qu'en tirera la société c'est la capacité d'obtenir des gains comparables à ceux des transporteurs américains, entre autres Northwest et Delta, plus particulièrement Delta d'après les documents que nous avons déposés ce matin. Delta a une dette correspondant à 60 p. 100 de ses capitaux tandis que Northwest, si je ne m'abuse, n'en a une que de 34 p. 100. Il serait donc juste et logique de comparer les gains d'Air Canada en se servant d'une structure financière comparable et donc a un rapport de 60 à 40 entre la dette et l'équité. Autrement dit, les profits d'Air Canada pourront véritablement être comparés à ceux des principaux transporteurs du monde.

Voici maintenant un troisième avantage, plutôt accessoire. On normalisera le pourcentage de la dette par rapport aux capitaux. Cela supprimera pour de bon ce que nous appelons, dans notre jargon financier, l'inconvénient d'un taux d'endettement très élevé. Lorsqu'une entreprise a une dette assez lourde, il y a très souvent une instabilité marquée du montant des revenus après imposition. La meilleure preuve en est le rapport annuel d'Air Canada, et plus précisément la revue des dix dernières années. Une fluctuation à peine perceptible des revenus de fonctionnement entraîne une instabilité spectaculaire du montant des revenus après imposition, comme le montrent nos documents de travail et quelques autres relevés de la société. Si on devait refaire en perspective la capitalisation de la société avec une proportion 60-40 entre la dette et l'équité, pour les six dernières années, période très pénible pour toutes les sociétés aériennes du monde, Air Canada n'aurait eu un déficit que de \$200,000 et encore, une année seulement. Ainsi, les revenus après imposition auraient été plus stables et plus faciles à comparer avec ceux des autres transporteurs puisque nous utilisons presque tous les mêmes modes de capitalisation.

Le président: Merci, monsieur St-Denis. Monsieur Stevens.

M. Stevens: Monsieur le président, je remercie M. St-Denis de sa réponse. Il nous parle des dividendes à son avis relativement faibles que rapportera la nouvelle capitalisation d'Air Canada, je me demande s'il ne pourrait pas également nous expliquer certains des chiffres qu'il nous a donnés.

D'abord, d'après ces chiffres déposés plus tôt aujourd'hui, M. St-Denis a mis en relief Delta Airlines et Northwest Airlines dont la dette est proportionnellement peu élevée. La plupart des autres sociétés aériennes ont une dette proportionnellement beaucoup plus élevée que ne le laissent croire les chiffres avancés par M. St-Denis. Je croyais que le plus

[Texte]

cant was that, for example, Canadian Pacific Airlines are shown in 1976 as having 94.3-per cent debt ratio, which is almost as high as Air Canada's 97.5. In fact, if we take a look at the average Canadian airline we find that they average out at 77.6 per cent debt ratio to total capitalization.

• 2125

So the first thing I think we have to bear in mind, Mr. Chairman—and this is really the crux of what I am trying to get at—is that if through what we are passing in this bill Air Canada ends up with a relatively big capitalization compared to other airlines, it gives them a very favoured position to earn money which we are suggesting should be left in the form of profit. But if there is not some indication in this Act that they are going to be required to earn profit, it also gives them the opportunity that any bureaucrat realizes is his, and that is to spend the money.

Mr. Orlikow: Like a drunken sailor.

Mr. Stevens: That is put very, very well by Mr. Orlikow who understands the mentality of how the socialist thinks. He understands it.

Now, Mr. Chairman, if I may to Mr. St-Denis, first of all, is it not correct that the average Canadian capitalization ratio, as far as debt to total capitalization is concerned, is 77.6. In fairness that includes Air Canada, but that also includes Canadian Pacific Airlines at 94.3. Is that not correct, Mr. St-Denis?

Mr. St-Denis: Mr. Stevens, through the Chair, as evidenced by Table II which was tabled this morning, the 1976 total debt as percentage of total capitalization of major Canadian airlines is established at 77.6 but, needless to say, these figures include the Air Canada results which are a definite bias to the average. As you can see, the Air Canada debt content alone is a very important factor. It is up to 97.5. The second highest debt-content airline would be Canadian Pacific Airlines. I would like to maybe state that this is a relatively new trend as far as CP Airlines is concerned, because if you go back to 1972 the debt to total capitalization content was 66.8 per cent. Ever since it has deteriorated at a rather dramatically increasing rate in view of operating losses, evidencing the adverse impact of operating losses on the debt content. In other words, there was a point in time where CPA enjoyed a very definitely better capital structure, and it has basically deteriorated on account of operating losses.

Mr. Stevens: In that same vein, Mr. Chairman, I was wondering if Mr. St-Denis would comment on some of the others, like TransAir with 93 per cent debt ratio. I am bringing this out because I hope members do not feel that somehow or other putting Air Canada on a 60-40 debt ratio is simply bringing them in line with other Canadian carriers, because that is not so. I would then like to make some comments on the American carriers.

The Chairman: Order, please. I would hope that in the name of progress on this bill we would keep it as relevant as possible

[Traduction]

important c'était que CP Air par exemple avait eu en 1976 une dette de 94.3 p. 100, presque aussi élevée que celle d'Air Canada qui était de 97.5 p. 100. De fait, si on prend la moyenne des sociétés aériennes canadiennes, on se rend compte que la dette représente 77.6 p. 100 de la capitalisation.

Nous ne devons donc pas oublier, et c'est là l'important, que si grâce à l'adoption de ce projet de loi, Air Canada obtient une capitalisation dont le pourcentage de la dette serait relativement faible par rapport aux autres compagnies d'aviation, elle sera mieux placée que les autres pour gagner de l'argent qui sera considéré comme des profits. Mais si rien dans la loi ne précise qu'elle sera obligée de faire des profits, elle pourra dépenser cet argent comme le fait tout bon bureaucrate.

M. Orlikow: Comme un marin ivre.

M. Stevens: C'est très bien, monsieur Orlikow, vous comprenez parfaitement la mentalité d'un socialiste.

J'aimerais demander maintenant à M. St-Denis s'il n'est pas exact que la proportion moyenne dette-équité soit de 77.6 p. 100. Cette moyenne comprendrait Air Canada et CP Air dont la dette est de 94.3 p. 100. Est-ce vrai, monsieur St-Denis?

M. St-Denis: Comme le montre le tableau II, déposé ce matin, en moyenne, la dette en 1976 des plus importantes sociétés aériennes du Canada est de 77.6 p. 100 de la capitalisation, mais, inutile de préciser que cette moyenne se trouve augmentée par le pourcentage de la dette d'Air Canada. Celle-ci est un facteur important, puisqu'elle représente 97.5 p. 100 de la capitalisation. C'est CP Air qui vient au deuxième rang. Je tiens à préciser que c'est tout nouveau en ce qui concerne CP Air puisqu'en 1972, le pourcentage de sa dette par rapport à sa capitalisation était de 66.8 p. 100. Depuis cette année-là, le pourcentage augmente vertigineusement, à cause du déficit de fonctionnement, ce qui vous prouve le préjudice que cela peut causer. A une certaine époque, CP Air avait une capitalisation beaucoup mieux ordonnée, mais celle-ci s'est détériorée à cause du déficit de fonctionnement.

M. Stevens: Dans le même ordre d'idée, monsieur le président, je me demande si M. St-Denis ne pourrait pas nous parler de certaines autres sociétés comme la TransAir dont le pourcentage de la dette est de 93 p. 100. J'en parle dans l'espoir que les autres membres du comité vont se rendre compte qu'accorder un rapport 60-40 de la dette et de l'équité à Air Canada, ne va pas placer celle-ci sur un simple pied d'égalité avec les autres sociétés d'aviation, puisque ce n'est pas vrai. J'aimerais aussi que vous me parliez des autres transporteurs américains.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. J'espère que pour ne pas retarder les travaux, vous allez vous en tenir à l'article de

[Text]

to the clause rather than the appendix. I am finding some difficulty in just rehashing what we have basically gone through earlier and in regard to the amendment Mr. Mazankowski has brought to Clause 6. I will allow Mr. Stevens to continue, but just for the benefit of the other members who might have some questions, I would ask him to make his point as early as possible.

Mr. Stevens: Mr. Chairman, if I can just clarify, the thrust of the point I am trying to make is that Air Canada is now structured with the 97.5 per cent debt ratio and it is very clear that out of their operating profit they have to pay a debt interest charge to the federal Treasury. I think there is no great mystery about that; it appears on their balance sheet and they either end up showing a profit or a loss picture, but the federal government knows that they are getting an interest charge on that debt.

• 2130

I think when we are considering this question of profit, Mr. Chairman, it is very important that we first of all accept the fact that if we shift \$365 million of the present debt into capital, which has no stated dividend—they are saying they will pay 4 per cent, but there is no guarantee of that—and unless Air Canada is minded to make a profit, then the advantage of that money will be quickly lost, if Mr. Orlikow's views persist, and it would not really matter whether Air Canada ended up showing a profit or not.

In short, I am saying if you give anybody \$365 million before they open the door, they should be able to make 10 per cent on that. So, there is a built-in, if you like, \$36.5 million earning that they should have without any questions. If we do not make it clear in the clause that they are supposed to be working towards a profit, and let a bureaucrat with a socialistic kind of twist get at that, then that \$36.5 million would go down the drain. The next thing we know, some Minister of Transport would be standing up in the House saying low and behold, we made \$500,000 last year in Air Canada, forgetting totally, that he had a raw \$365 million to work with that he should have made \$37 million from right off the bat. That is the point I am trying to get established.

When we drift into this position, if we do, let us not get confused into thinking that somehow we are bringing ourselves into line, either with Canadian carriers or with most of the competing American carriers. This was the reason I was trying to get some figures on the record from Mr. St-Denis.

The Chairman: Thank you, Mr. Stevens.

Mr. Langlois.

Mr. Langlois: Mr. Chairman, I am having a very enjoyable evening with you boys tonight, and I am getting more and more sympathetic towards the idea that we should have somewhere in the bill that it should be based upon sound business principles and contemplation of profit. I was inclined towards that until Mr. Stevens started to question Mr. St-Denis.

I understand that the ratio in Air Canada is 97 per cent and the ratio in CP Air is 94 per cent. Mr. St-Denis just said to the Committee that in 1972, the ratio was 66 per cent. Through

[Translation]

la loi et non à l'annexe. Je n'aime pas tellement que nous parlions toujours de la même chose, surtout étant donné l'amendement proposé par M. Mazankowski à l'article 6. Je vais laisser M. Stevens poursuivre, je dis cela à l'intention des autres membres qui pourraient vouloir poser des questions. Je vais lui demander d'en venir au fait le plus rapidement possible.

M. Stevens: Monsieur le président, j'essaie simplement de souligner que la dette d'Air Canada représente 97.5 p. 100 de sa capitalisation, ce qui signifie qu'une partie de ses profits sert à verser au trésor fédéral le service de sa dette. Il n'y a pas de mystère; on n'a qu'à qu'à voir ses états financiers pour savoir s'il y a profit ou déficit. De toute façon, le gouvernement fédéral récolte l'intérêt sur la dette.

En étudiant la question des profits, nous devons commencer par admettre que si nous transformons \$365 millions de la dette actuelle en capitaux, sans préciser le taux des dividendes, on dit 4 p. 100, mais rien n'est moins certain, on perdra rapidement tout avantage que pourrait apporter cet argent à moins qu'Air Canada ne soit vraiment décidé à faire des profits. Et si on entretient les opinions de M. Orlikow, il n'y aura pas de différence qu'Air Canada se retrouve avec un profit ou un déficit.

Bref, si on accorde \$365 millions de dollars à quelqu'un, avant même qu'il ne le demande, il devrait pouvoir en récupérer au moins 10 p. 100. Donc, Air Canada devrait automatiquement gagner \$36.5 millions de dollars. Si nous ne précisons pas dans l'article que cette somme doit servir à faire des profits, et qu'on laisse un bureaucrate appliquer ces raisonnements socialisants, on perdra carrément les \$36.5 millions de dollars. Ensuite, on verra le ministre des Transports annoncer pompeusement à la Chambre qu'Air Canada a fait \$500,000 de profit l'an dernier mais en négligeant de dire qu'étant donné les \$365 millions de dollars, reçus au départ, elle aurait dû en faire au moins de \$37 millions de dollars. Voilà ce que je veux arriver à prouver.

Si nous acceptons cette proposition, n'allons pas nous imaginer que nous placerons Air Canada sur un pied d'égalité avec les autres sociétés canadiennes et ses principaux concurrents américains. Voilà pourquoi je demandais à M. St-Denis de nous citer quelques chiffres.

Le président: Merci, monsieur Stevens.

Monsieur Langlois.

M. Langlois: Monsieur le président, je m'amuse beaucoup avec vous ce soir et je me fais de plus en plus à l'idée qu'on devrait préciser quelque part dans le bill que cela devrait reposer sur des principes commerciaux sensés, en vue de faire des profits. J'y songeais déjà avant que M. Stevens commence à interroger M. St-Denis.

J'ai cru comprendre que le pourcentage de la dette d'Air Canada était de 97 p. 100 tandis que CP Air était de 94 p. 100. M. St-Denis vient de dire au comité qu'en 1972, ce

[Texte]

you, Mr. Chairman, to Mr. St-Denis, is CP Air doing business now and was it doing business in 1972 based upon sound business principles and contemplation of profit? I would like to have his answer.

Mr. St-Denis: Mr. Langlois, through the Chair, I would very definitely assume that they are doing their very best to achieve a fair and reasonable return on invested capital. It is, of course, beyond our control to exactly pinpoint the reasons why they did not succeed. We are simply concerned with the fact that our existing plans, as supported by the performance statements evidencing the resulting financial results, are very definitely based on the concept of anticipation of profit, and a fair return to the shareholder.

Mr. Langlois: Thank you, Mr. St-Denis. Mr. Chairman, I think the point has been made that it is simply a question of whether you write it in the law or you do not write it in the law. We are just spending time here for nothing. It will not change anything. CP Air has had it in its mind from the beginning that they are there to make money, make a profit, and pay the rest to their shareholders. They have gone from a position of 66 per cent equity to 94 per cent equity within four and a half years. So what will be the change now, whether or not you have this written in the law. I think we are just losing the time of the Committee right now and I think we should proceed with the vote.

• 2135

The Chairman: Thank you, Mr. Langlois. Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, because of the nature of the points that have been raised and because of the germaneness of this and other amendments we have in front of us, I think perhaps we might be disposed at this point in time to stand this clause and, as we go through the bill, any other clauses until such time as we can have the Minister in front of us to give us a little clearer explanation of what he intends it is that this act will permit or direct Air Canada to do. In the interest perhaps of moving on we would be prepared to stand it. On the other hand, if others want to discuss it further, it is quite all right with us.

The Chairman: Thank you, Mr. Forrestall. That, of course, is in the hands of the Committee. It would seem, just in the sense of progress on the bill, if the Committee members felt that this was a reasonable request the Chair would have no objection to putting forth the other amendments on Clause 6, and stand this amendment and Clause 6, until the Minister appears before us. I understand there is a possibility that he will appear before the Committee tomorrow. However, if it is your view that progress would be hindered anyway, we could stay and continue to debate Mr. Mazankowski's amendment and the clause.

Mr. Orlikow, on a point of order?

Mr. Orlikow: Well, it is not on a point of order.

The Chairman: If it is not on a point of order, Mr. Mazankowski, on a point of order.

[Traduction]

dernier pourcentage était de 66 p. 100. J'aimerais donc demander à M. St-Denis si, en 1972, CP Air était administrée d'après des principes commerciaux sensés, en vue de faire des profits, et si elle est toujours administrée de la même façon? J'aimerais bien que l'on me réponde.

M. St-Denis: Monsieur Langlois, je présume que les administrateurs de CP Air font de leur mieux pour tirer de leurs capitaux investis le plus de revenus raisonnablement possibles. Bien entendu, nous ne pouvons découvrir la raison exacte de leur insuccès. La seule chose qui nous intéresse, c'est que nos plans, élaborés d'après relevés indiquant les revenus, reposent sur le concept du profit et sur le paiement d'un dividende intéressant aux actionnaires.

M. Langlois: Merci, monsieur St-Denis. Monsieur le président, je crois qu'on a maintenant prouvé qu'il s'agit de décider tout simplement s'il faut le préciser dans la loi ou non. Nous perdons notre temps, cela ne changera rien. Depuis les tous débuts, les administrateurs de CP Air visent les profits et le paiement de dividendes à ses actionnaires. En quatre ans et demi, leur équité est passée de 66 à 94 p. 100. Qu'est-ce que cela changera donc qu'on l'inscrive dans la loi ou non? Nous perdons notre temps et je crois que nous devrions passer au vote.

Le président: Merci, monsieur Langlois. Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Monsieur le président, étant donné la nature des questions soulevées, et comme ils sont proches parents des amendements que nous avons sous les yeux, je crois que nous devrions maintenant réserver cet article et passer au suivant, quitte à y revenir lorsque le ministre pourra revenir nous expliquer en personne ce que cette loi autorisera ou ordonnera à Air Canada de faire. Dans le but d'accélérer les travaux, nous serions disposés à réserver cet article. De toute façon nous sommes bien disposés à entendre ceux qui voudraient ajouter quelque chose.

Le président: Merci, monsieur Forrestall. Bien entendu, je m'en remets au Comité. Si les autres membres du Comité croient que la suggestion a du sens, le président n'a aucune objection à ce qu'on passe aux autres modifications proposées pour l'article 6; on pourrait alors réserver les amendements et l'article jusqu'à ce que le ministre puisse comparaître. Il serait possible qu'il vienne demain. Si vous croyez que cela ne nous aiderait pas, nous pourrions continuer à discuter de cet article et de l'amendement de M. Mazankowski.

M. Orlikow invoque le Règlement.

M. Orlikow: Pas vraiment.

Le président: Mais il le faut.

[Text]

Mr. Mazankowski: Just on a point of order, Mr. Chairman, in response to Mr. Forrestall, and of course your observation, I think it is fair to say that the outcome of this particular amendment may very well have some bearing on the vigor or the lack thereof in proposing the next amendment, because as I sit here and listen to the arguments and the very excellent presentations which are coming forth in support of this amendment, it could very well have a bearing on the amendment that I propose to Clause 6(1)(b). So I would not be in a position, I do not think, to deal with that particular amendment until such time as this one here was disposed of—because if this amendment is defeated then certainly I would feel more compelled than ever to pursue with a great deal of vigor the proposed amendment which I have for Clause 6(1)(b).

The Chairman: Mr. Orlikow.

Mr. Orlikow: Mr. Chairman, I expressed my views on this amendment this afternoon and I had not intended to speak again. However, I cannot let the inadvertent remarks, I hope they were inadvertent on Mr. Stevens' part, an apparent synopsis of what I said, go on the record, as he put it. I did not say this afternoon, I have never said, and I will never say that it does not matter if Air Canada makes a profit. What I did say was that there are other factors in deciding transportation policy, including Air Canada policy, besides profits, such as the needs of the Canadian people, particularly the needs of the Canadian people in the slow growth areas and in the small towns who are not serviced by the through routes of Air Canada or CP, the big money makers. These routes are Vancouver to Toronto, or Toronto to Vancouver and so on. So that is what I did say.

One other thing. Mr. Stevens said when he was speaking that Air Canada had made a nominal profit for about nine or ten years and then the last few years they have had a loss. He said it in a tone of voice as if somehow they should be faulted; they have been less efficient in the last couple of years than they had been earlier. I think somebody should put on the record, Mr. Chairman, the fact that all the air carriers are in trouble.

Canadian Pacific, that great example of efficiency, also has an airline, which has been referred to by Mr. Stevens and Mr. St-Denis as making a profit until a couple of years ago. But they are now in a loss situation and Air Canada and CP Air are not alone. Most of the American air carriers have had tremendous losses in the last two years and virtually every European air carrier is not even considered as to whether they make a profit or loss because the flying which they do to a large extent is not based on whether they can make a profit or not but is based on the building up of prestige of the country in which they originate.

So Mr. Chairman, without wanting to prolong this discussion, I do not like to be misinterpreted or misquoted in what I said there. I will stand up for my position. I will defend it anywhere but I do not appreciate somebody else suggesting that I said things which I did not.

The Chairman: Thank you Mr. Orlikow. Mr. Huntington.

[Translation]

M. Mazankowski: J'invoque donc le Règlement. En réponse à M. Forrestall et à votre observation, je dois dire qu'à mon avis, l'adoption de cet amendement pourrait influencer sur les amendements à venir car, en entendant tous ces arguments si bien présentés en faveur de la modification, je me rends compte que cela aurait quelque chose à voir avec la modification que j'entends proposer pour l'alinéa b) de l'article 6.(1). Je ne pourrai donc présenter cet amendement qu'une fois l'autre accepté ou rejeté. S'il était rejeté, je défendrais avec beaucoup plus d'ardeur la modification que j'entends proposer.

Le président: Monsieur Orlikow.

M. Orlikow: Monsieur le président, je vous ai fait connaître cet après-midi ce que je pensais de la modification et je n'ai pas l'intention de prendre la parole à nouveau. Toutefois, je ne peux laisser les quelques observations de M. Stevens qui a dû les faire, je l'espère, par inadvertance. Il a semblé faire un résumé de ce que moi, j'avais dit. Je n'ai pas dit cet après-midi, et d'ailleurs je ne l'ai jamais dit et ne le dirai jamais, qu'il soit tout à fait accessoire qu'Air Canada fasse un profit ou non. J'ai dit que d'autres éléments entraient en jeu lorsqu'on élaborait une politique des transports, y compris celle d'Air Canada, puisqu'en plus des profits, il y a les besoins de la population canadienne, surtout celle des régions à croissance lente et des petites villes mal desservies par Air Canada ou CP, les deux sociétés les plus rentables. Les principaux trajets sont Vancouver-Toronto ou Toronto-Vancouver et ainsi de suite. Voilà ce que j'ai dit.

Encore une chose. M. Stevens a dit que depuis 9 ou 10 ans, Air Canada faisait un profit nominal et avait même un déficit depuis quelques années. Il l'a dit sur un ton laissant croire qu'Air Canada devrait en être blâmé, ces administrateurs avaient été moins efficaces depuis quelques années. Quelqu'un doit dire, pour le compte rendu, que tous les transporteurs aériens connaissent certaines difficultés financières.

Canadien Pacifique, ce modèle d'efficacité, a également des lignes aériennes dont MM. Stevens et St-Denis ont dit qu'elles faisaient un projet il y a quelques années encore. Maintenant, elles connaissent un déficit et Air Canada et CP Air ne sont pas les seuls. La plupart des transporteurs aériens des États-Unis subissent des déficits considérables depuis deux ans et presque tous les transporteurs européens n'entrent même pas en ligne de compte puisque ce n'est pas leur profit ou déficit qui compte mais plutôt leur capacité d'accroître le prestige de leur pays.

Je ne veux donc pas prolonger la discussion, je voulais simplement répéter mes propos qu'on a pu mal interpréter ou mal citer. Je défendrai ma position, n'importe où, mais je n'aime pas tellement qu'on me fasse dire des choses que je n'ai pas dites.

Le président: Merci, monsieur Orlikow. Monsieur Huntington.

[Texte]

Mr. Boulanger: Mr. Chairman, I have to raise a point of order.

The Chairman: Mr. Boulanger on a point of order.

Mr. Boulanger: I will try this in English. You asked a question a minute ago. You asked the Committee its opinion on whether we should stand the amendment and you had an answer which came from the proposer. I think we should have the right to say a few things about your request. I think I have something to say on that if you will permit me.

Le président: Oui, monsieur Boulanger, je prends votre rappel au Règlement en considération. J'ai M. Huntington. Ensuite, je passerai à vous.

Mr. Huntington: Thank you Mr. Chairman. I am wondering if I might direct a few questions to Mr. St-Denis as a result of his reply to my colleague, Mr. Stevens.

The airline industry throughout the world has had serious problems in the last few years and I guess one of the most serious has been the cost of fuel. Would that be right? Is it that you have not been able to anticipate the increased cost of fuel and keep revenues up with that element of cost? Has this been common to all carriers?

The Chairman: Mr. St-Denis.

Mr. St-Denis: Mr. Huntington, through the Chair, as the Chief Executive Officer of Air Canada stated this afternoon, the cost of fuel escalations have been literally devastating in terms of net impact on profit results and it is quite clear that the fare increase proposals were largely based on the recovery of such absolutely uncontrollable cost escalation factors.

Mr. Huntington: Then, another thing affecting good business principles and profits has been the cost of money in the airline industry. Has that had a serious effect on your earnings?

Mr. St. Denis: Through the Chair, Mr. Huntington, again this clearly has been another adverse factor. Along with inflation, interest rates or cost of money tends to go up and Air Canada has not been specifically shielded against such cost increases. In other words, cost of debt capital again as evidenced by the upsurge in cost of funds, specifically in the short-term notes. If my memory serves me right, some 227 million short-term notes are owed to the Canadian government and/or CNR, which some four or five years ago used to cost the company 3.5 per cent. The cost of such funds, the very same notes that are rolled over every six months, went up at one point last year to 9.5 per cent.

• 2145

The other major cost would be labour. In spite of Anti-Inflation Board attempts at controlling inflation, labour has been another very serious element in cost for Air Canada, CP Air, and other world airlines. Beyond those three elements, is there another major element of cost that you have had to face?

[Traduction]

M. Boulanger: Monsieur le président, j'invoque le Règlement.

Le président: Monsieur Boulanger, vous invoquez le Règlement.

M. Boulanger: Je vais essayer de m'exprimer en anglais. Tout à l'heure vous avez posé une question. Vous avez demandé au Comité s'il croyait qu'il devait réserver l'amendement ou non et l'auteur de la suggestion vous a répondu. Je crois que nous devrions avoir le droit de nous prononcer sur votre requête. Moi, si vous me le permettez, j'aimerais bien vous dire quelques mots.

The Chairman: Yes, Mr. Boulanger, I take note of your point of order. I first have Mr. Huntington on the list. Then I will give you the floor.

M. Huntington: Merci, monsieur le président. J'aimerais poser quelques questions à M. St-Denis sur la réponse qu'il a faite à mon collègue, M. Stevens.

L'industrie de l'aviation à travers le monde est aux prises depuis quelques années avec de graves problèmes, le plus aigu étant sans doute le prix du carburant. N'ai-je pas raison? N'est-il pas exact que vous n'avez pas pu prévoir l'augmentation du prix du carburant et maintenir des revenus suffisants pour la défrayer? N'est-ce pas un problème commun à tous les transporteurs?

Le président: Monsieur St-Denis.

M. St-Denis: Monsieur Huntington, comme l'a dit cet après-midi le président du Conseil exécutif d'Air Canada, la hausse des prix du carburant est la cause directe de la diminution des profits et il est évident que les demandes d'augmentations tarifaires visent à recouvrer une partie de ces coûts incontrôlables.

M. Huntington: Un autre obstacle à l'application des principes commerciaux sensés et aux profits, c'est la valeur de l'argent. Cela n'a-t-il pas également joué sur vos revenus?

M. St-Denis: Encore une fois, voilà un autre préjudice. En plus de l'inflation, les taux d'intérêt et donc, le coût de l'argent, augmentent continuellement et Air Canada n'a aucune protection contre l'augmentation de ces coûts. Autrement dit, le coût du capital de la dette augmente en même temps que le coût des fonds, surtout les billets à court terme. Si je ne m'abuse, on doit environ 227 millions de billets à court terme au Gouvernement canadien et au CN. Ceux-ci coûtaient environ 3.5 p. 100 à la Société il y a quatre ou cinq ans. A un certain moment l'an dernier, le coût de ces mêmes billets, qui change tous les six mois, est monté à 9.5 p. 100.

L'autre principale dépense, c'est la main-d'œuvre. Malgré les tentatives de la Commission de lutte contre l'inflation, les augmentations salariales ont énormément joué pour Air Canada, CP Air et les autres lignes aériennes. En plus de ces trois facteurs, y en a-t-il un autre?

[Text]

Mr. St. Denis: Mr. Huntington, through the Chair, I would be reasonably certain that you have identified the three key factors that have hampered the cost structure.

Mr. Huntington: Mr. Chairman, I come back to the amendment proposed by my colleague, the member from Vegreville, Mr. Mazankowski, based upon sound business principles and in contemplation of a profit. If you are in the private sector and you have bankers breathing down your neck, if you have these three factors that we discussed just now, there is only one area you can move on. I ask this question through you, Mr. Chairman, to Mr. St. Denis. The only real factor left in these major elements of cost that the airline industry has been facing is the productivity factor and the number of employees servicing the ton-miles available or the passenger-miles available. Is that not right? There is no other area in which you can move to reduce major costs.

Mr. St. Denis: Mr. Huntington, through the Chair, it is obvious that the airlines of this world have to react basically in two ways. They have to find ways and means of getting additional or incremental compensation for such uncontrollable cost escalations, and they also have to find ways and means of improving the efficiency. As the chief executive officer of Air Canada has explained over the past few days, Air Canada has been tackling this particular task or objective in many different ways, through increased seating density, through increased aircraft utilization, in order to get more revenues for the same dollar of assets invested in the company.

Mr. Huntington: More revenue per ton of fuel used, and all these other aspects of productivity. However, when you are responsible for senior management, when you are managing within sound business principles and are profit oriented, the motivation is productivity. That is about all that is left. The only variable you have left against rising costs is really your payroll, is it not? In other words, any measures of productivity there are about the only room you have left, particularly in light of continuing rising fuel costs.

Mr. St. Denis: Through the Chair, Mr. Huntington, I do not think we could restrict the variable that could be made more efficient to payroll, because basically major efficiency improvements can be obtained if we get more passenger miles for the same gallon of fuel or for the same dollar of capital invested. Whether it is equity capital invested in an airplane or the same salary paid for a specific flight, basically there are fixed costs in terms of people flying the airplane or manning that particular flight. In other words, if we can find ways and means of getting more passenger miles for the same basic fixed costs, then certainly we have improved. The point perhaps that is worth mentioning is that under the existing capital structure, despite some dramatic efforts to improve efficiency, due to the adverse cost effect of fuel escalations and so on, the favourable effect or impact of such improvements can be very difficult to observe in view of the extremely large nonoperating expense. In other words, in view of the extremely large debt burden, those profitability improvement measures are very difficult to surface—or I should say they surface very difficultly! They would be evidenced in a much more clear way and in a much more comparative manner or basis should the com-

[Translation]

M. St-Denis: Je suis presque certain que vous avez nommé les trois facteurs clés responsables du chambardement de la composition des coûts.

M. Huntington: J'en reviens donc à la modification proposée par mon collègue, M. Mazankowski, député de Vegreville, ajoutant «d'après des principes commerciaux sensés et en vue de faire un profit». Lorsqu'on est dans le secteur privé, qu'on a les banquiers à ses trousses, et qu'on est aux prises avec les trois facteurs que je viens de mentionner, il n'y a qu'une solution. J'aimerais donc demander à M. St-Denis si le seul facteur avec lequel on peut jouer ne serait pas celui de la productivité, et donc le nombre des employés proportionnel au nombre de tonnes par mille ou au nombre de passagers par mille. Aucun autre coût, à part celui-là, peut être réduit.

M. St-Denis: Les sociétés d'aviation n'ont que deux solutions: chercher des façons de pouvoir compenser ces hausses incontrôlables des coûts et encore des moyens d'améliorer la rentabilité. Comme vous l'a expliqué le président du conseil exécutif d'Air Canada, la Société a trouvé plusieurs moyens d'atteindre cet objectif, en augmentant par exemple le nombre de sièges à bord des avions pour tirer plus de revenus d'un même nombre de dollars d'investissement.

M. Huntington: Donc, vous vous tirez entre autres plus de revenus par tonne de carburant utilisée, sans compter les autres facteurs de productivité. Toutefois, lorsqu'on est chargé de la haute direction d'après des principes commerciaux sensés, en vue d'un profit, la productivité devient le seul objectif. C'est tout ce qu'il reste. La seule variable pouvant compenser l'augmentation des coûts, c'est le personnel, n'est-ce pas? Donc, comme le prix du carburant continue d'augmenter, les seuls facteurs de productivité restants doivent servir.

M. St-Denis: Je ne crois pas que nous puissions jouer aussi facilement avec cette variable puisque c'est en faisant voyager plus de passagers au gallon de carburant ou pour \$1 investi que nous pourrions améliorer le plus notre rentabilité. Qu'il s'agisse d'investir le capital pour l'achat d'un avion ou pour payer le salaire de l'équipage, d'un vol donné, il reste des coûts fixes en ce qui concerne l'équipage du vol. Autrement dit, si nous pouvons trouver des façons d'augmenter le nombre de passagers—mille pour les mêmes coûts fixes, nous aurons amélioré notre rentabilité. Étant donné nos obligations de ce genre, malgré des efforts intensifs, en vue d'améliorer notre efficacité, nous avons dû faire face à la montée en flèche du prix du combustible; en outre, les dépenses autres que celles de fonctionnement sont très considérables. En d'autres termes, étant donné la charge excessive de l'endettement, le résultat de nos efforts pour améliorer la rentabilité se font très difficilement sentir. Il serait beaucoup plus évident et plus facile à comparer si la société avait le même genre de coefficient de l'endettement que les autres transporteurs auxquels on la compare.

[Texte]

pany have or enjoy a capital structure again similar to those carriers' to which it is currently compared.

• 2150

Mr. Huntington: On that point, Mr. Chairman . . .

The Chairman: I feel it will be only fair—there are other members on the list who would like to speak.

Mr. Huntington: May I go on the next round, Mr. Chairman?

The Chairman: Yes.

Monsieur Bélanger.

M. Boulanger: Boulanger, monsieur le président!

Le président: Monsieur Boulanger.

M. Boulanger: Merci, monsieur le président. Vous savez, c'est Prosper pour les intimes.

Vous savez, monsieur le président, quand je vois les conservateurs, les tories-là, je les appelle les «faux purs», les «puritains», nous présenter un amendement . . . , et quand on voit le jeu qu'ils ont commencé à jouer ce soir en nous présentant un amendement tout en anglais, alors qu'on ne peut même pas en avoir une explication française . . . Que voudrait dire dans le cas de l'amendement en anglais-là, puisque vous n'avez pas eu la gentillesse de nous le faire en français . . . ,

based upon sound business principles and in contemplation of profits.

Now you tell me that in French and I will tell you what it means to me in French if my translation is right.

You said principles, but you did not mention practice. En tout cas, ce que je veux dire, ce n'est pas nouveau cela. Mais on l'accepte nous autres . . . Je donne mon opinion en vous disant ceci: Qu'est-ce qui arrive par exemple quand on parle, en faisant une traduction puisque je vais tenter de la faire, quand on parle de . . .

The Chairman: Order, please. There is no translation.

Mr. Forrestall: There has not been since he started. I would like to have laughed with him if I could have understood him. There was no translation.

Mr. Boulanger: In any case, I have translation. I have been listening in English since we started. It is one thing for you to be bilingual but another to try hard to be. In any case, I think I would like to say what I have to say on that.

Suppose that the translation for me . . . en français veut dire *Business*. Les principes d'affaires qui vont être productifs, ou qui vont apporter des profits, alors cela veut dire quoi? Cela veut dire que si dans le cas de rentabilité par exemple, si la route Toronto-Winnipeg ou Toronto-Vancouver est rentable, qu'est-ce que arrivera par exemple dans les Maritimes où il y aura une perte toute l'année ou à peu près?

[Traduction]

M. Huntington: Sur ce même point, monsieur le président . . .

Le président: Il y a d'autres membres qui ont demandé la parole.

M. Huntington: Veuillez m'inscrire pour un deuxième tour, monsieur le président.

Le président: Oui.

Mr. Bélanger.

Mr. Boulanger: Boulanger, Mr. Chairman!

The Chairman: Mr. Boulanger.

Mr. Boulanger: Thank you, Mr. Chairman. I am Prosper for friends.

You know, Mr. Chairman, when I see the Conservatives, those tories over there, who I call the purest of the pure, the puritans, present us with an amendment . . . and when you see what kind of game they started playing tonight you cannot even get an explanation in French of what this amendment means. Since they were not kind enough to present us with French translation.

based upon sound business principles and in contemplation of profits.

Expliquez-moi ce que cela veut dire en français et je vous dirai si j'ai bien compris.

Vous avez parlé de principes mais vous n'avez pas parlé de pratique. In any case, there is nothing new about this. This is what we have to put up with. Let me explain what I understand by this. I will attempt to make my own translation. What happens when . . .

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. On n'entend pas l'interprétation.

M. Forrestall: On n'entend pas l'interprétation depuis le début de ses remarques. J'aurais aimé rire avec lui, si je l'avais compris. La traduction ne s'entend pas.

M. Boulanger: Quoi qu'il en soit, je l'entends, moi. J'écoute en anglais depuis le début de la séance. On a beau être bilingue, il faut faire un effort. Dans tous les cas, je voudrais terminer mes remarques.

Supposons que j'interprète de la façon suivante . . . You would be referring to productive business principles which would result in profits but what exactly does that mean? The Toronto-Winnipeg or the Toronto-Vancouver route may be profitable but what would happen in the case of the Maritimes which are faced with an almost year-long loss? What would happen in such a case. I am asking this question of Mr. Lyon. Are you getting the translation?

[Text]

Qu'est-ce qui arriverait à ce moment-là? Je pose la question à M. Lyon, avez-vous la traduction? If my translation of their amendment is correct, what would happen when a special concern like Toronto, which it is rentable—in English you say that, do you? But what of other parts or services, you will see then nonrentable or losing money. Does that mean that you could use that amendment to cut down or shut down . . .

Mr. Mazankowski: If you had been here this afternoon you would have heard that.

• 2155

Mr. Boulanger: I do not want any of your remarks. You can have your own smart aleck—do not mind what I ask.

I want to know what would happen then, really?

Mr. Mazankowski: I could not get the translation.

Mr. Boulanger: In other words, what does an amendment like that mean to you if there comes a danger of cutting? This is my question.

An hon. Member: A danger of cutting what?

Mr. Boulanger: I try hard, I hope you men can get it.

Mr. Lyon: Mr. Boulanger, I think you are putting your finger on the distinction between a policy and a legal obligation.

Mr. Forrestall: That is why we need the Minister.

Mr. Lyon: If a statement of policy is made, as circumstances change so a policy can be varied. Circumstances can change, and have changed, over the 40 years that Air Canada has been in existence.

If you put a legal requirement into the law, and that is what the amendment would do, Air Canada would have a choice. It could read it lightly or seriously. If it read it lightly it would not be fulfilling its responsibilities. If it read it seriously, I think many of the activities in which they are at present engaged, and might become engaged in the future, as for example a new service or a present service that could or does lead to a loss, I think they would be under an obligation to consult with their lawyers to find out whether they were complying with the letter of the law.

Mr. Forrestall: There is another section of the act.

Mr. Lyon: May I answer that?

The Chairman: Order, please. I think other members have been patient enough to listen when members have made comments or statements. I think it is only fair to let Mr. Lyon finish his comments without being interrupted, please.

Mr. Lyon.

Mr. Lyon: If I might touch on Mr. Boulanger's point and Mr. Forrestall's: that is true, there are two other clauses actually, Clause 8 and Clause 9. One deals with directives and the other with compensation for certain losses incurred in the obedience of a directive by the company. But that is all. A great part of the debate on Air Canada—and I use it in its widest sense—over the past three or four years in the House of

[Translation]

Qu'est-ce qui se passe dans le cas de services qui ne sont pas rentables? L'amendement veut-il dire qu'il faut cesser d'offrir ses services ou les réduire . . .

M. Mazankowski: Si vous aviez été présent cet après-midi, vous auriez déjà entendu la réponse.

M. Boulanger: Je ne veux pas entendre vos remarques. Ne faites pas le Joe connaissant, laissez-moi poser mes questions.

J'aimerais savoir ce qui pourrait alors arriver.

M. Mazankowski: Je n'ai pas saisi l'interprétation.

M. Boulanger: Que signifie pour vous un tel amendement s'il y a un risque de restriction? C'est ce que j'ai demandé.

Une voix: Un risque de restreindre quoi?

M. Boulanger: Je fais mon possible, j'espère que vous comprenez.

M. Lyon: Monsieur Boulanger, vous venez juste de faire la nuance entre une politique et une obligation légale.

M. Forrestall: C'est pourquoi il nous faut voir le ministre.

M. Lyon: Une déclaration de principe peut être modifiée au gré des circonstances. Et les circonstances ont changé au cours des 40 années d'existence d'Air Canada.

Si on insère dans la loi, une obligation légale, ce que propose cette modification, Air Canada aurait le choix de le prendre sérieusement ou à la légère. Si elle le prenait à la légère elle n'assumerait pas ses responsabilités et si elle le prenait sérieusement, elle serait obligée de consulter ses avocats au sujet de chacune des activités qu'elle mène déjà ou qu'elle prévoyait de mener et qui ne pouvaient aboutir qu'à un déficit, pour savoir si celles-ci sont conformes à la loi ou non.

M. Forrestall: Il y a un autre article de la loi.

M. Lyon: Pouvez-vous me laisser répondre?

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Je crois que les autres députés ont eu la patience d'écouter les membres qui avaient des observations et des déclarations à faire. Pourriez-vous s'il vous plaît, laisser M. Lyon terminer sans l'interrompre.

Monsieur Lyon.

M. Lyon: J'aimerais reprendre le point de vue de M. Boulanger et celui de M. Forrestall; c'est vrai qu'il y a deux autres articles, les articles 8 et 9. L'un traite des directives et l'autre de l'indemnité qu'on peut accorder au cas où le respect d'une directive entraînerait un déficit pour la Société. Mais c'est tout. Une grande partie du débat sur Air Canada depuis trois ou quatre ans, à la Chambre des communes, parmi la popula-

[Texte]

Commons, by the public, and in the Estey report, has been that the company under its present act is very tightly constrained by its objects section. Mr. Justice Estey recommended that this be broadened to allow the airline to get into many activities that, hitherto, it has been barred legally from getting into.

That is what we have tried to do with Clause 6, all of Clause 6. Clause 6.(1) sets out broad parameters; Clause 6.(2) allows of certain extensions to that, subject to review; Clause 6.(3) reflects the Canada Business Corporations Act; and Clause 6.(4) imposes a check on the company from the undisciplined creation of a multitude of subsidiaries. That is what Clause 6 broadly does.

In his speech in the House of Commons, the Minister did not touch on one aspect only of the company's operations. He pointed out that it is very easy to make a profit, given certain preconditions. If you have a monopoly on a route, if you have over-demand and if you have under-capacity and people have to travel by your airline, as in any other monopoly situation it is hard not to make money. Some airlines are in that situation—certainly some abroad are.

Equally, it is easy to be on time and to perform very well if you have a great over-capacity of seats to offer, and some airlines have been in that position from time to time.

Equally, as many hon. members have pointed out, it is quite easy to make losses if you do things wrong. The trick is to make a profit, perform the social services that are now, have been and will be demanded of Air Canada, and at the same time be self-supporting. In drafting this bill we tried to keep the words to the minimum. And it is often alleged against the legal draftsmen that no one understands what they have said, there are far too many words, it is just a morass. And we tried to avoid that.

• 2200

And in the bill we have tried to create a legal structure and to create only legal rights and obligations. The bill is not meant and was not drafted to be a statement of policy. I think Mr. Forrestall pointed out that there are already acts which state policy. Air Canada is an instrument of that policy. In giving broader powers to the airline, it was intended, and I think reflects in the consensus that has been expressed both here and elsewhere, that management would manage the airline, that there would not be interference by bureaucrats or ministers in the day-to-day running of the operation.

It is true that there is a Clause 8 which provides for directives and a Clause 9 which provides for compensation. But that Clause 8 is not meant to be an instrument for day-to-day interference; the formalities written into the clause make that fairly well assured, I think, because if they are issued day by day and do interfere with the airline on a day-to-day basis, and incidentally the Parliamentary Secretary has tabled an amendment which makes even more remote the possibility of day-to-day interference, it follows that the running of the airline has to be left to the company.

[Traduction]

tion et dans le rapport Estey portent sur le fait que la Société ait pratiquement les mains liées par l'article sur les objectifs de la loi actuelle la régissant. Le juge Estey a recommandé que cette disposition soit élargie afin de permettre à la Société de mener plusieurs activités dont l'empêchait la loi.

C'est pourquoi nous avons rédigé cet article 6. Le paragraphe 1 établit des paramètres assez vagues, le paragraphe 2 permet d'autoriser un élargissement des pouvoirs de la Société, le paragraphe 3 se compare à un article de la Loi sur les corporations canadiennes, et le paragraphe 4 empêche la Société de créer des filiales à gauche et à droite. Voilà donc, l'objet de l'article 6.

Dans son discours à la Chambre des communes, le ministre n'a pas parlé que d'une seule des activités de la Société. Il a souligné que dans certaines conditions précises, il est facile de faire un profit. Si on a le monopole d'un trajet, si la demande étant trop forte, les gens se voient dans l'obligation de voyager avec votre Société, comme c'est le cas dans tous les monopoles, il n'est pas difficile de gagner de l'argent. Certaines sociétés d'aviation sont précisément dans cette situation.

Il est également facile d'être à l'heure et d'offrir un bon service si le nombre de vos sièges dépasse largement la demande; certaines compagnies d'aviation sont également dans cette situation de temps en temps.

De plus, comme l'ont fait remarquer plusieurs députés, il est très facile de se retrouver avec un déficit si on ne fait pas les choses comme il faut. Le truc, c'est de faire un profit, d'offrir les services publics qui sont et seront toujours attendus d'Air Canada tout en étant auto-suffisant. Nous avons essayé de faire un bill le plus court possible. On accuse souvent les rédacteurs juridiques de préparer des textes que personne ne comprend parce qu'on s'empêtre dans les mots. Nous avons essayé d'éviter cela.

Ce bill crée une structure juridique ainsi que des droits légaux et des obligations légales. Il ne doit pas être une déclaration de principe. Comme l'a fait remarquer M. Forrestall, il y a d'autres lois qui dictent les politiques dont Air Canada serait un instrument. En accordant des pouvoirs plus vastes à la société, on espère que l'administration pourra diriger la société sans l'ingérence des bureaucrates et des ministres dans la gestion quotidienne.

Il est vrai que l'article 8 prévoit des directives et que l'article 9 prévoit une indemnité. Mais le premier n'a pas pour but d'autoriser une ingérence dans la gestion quotidienne, ce qu'empêchent les formalités prévues car si les directives étaient émises chaque jour, la société ne pourrait pas vraiment fonctionner. En passant, j'ajoute que le secrétaire parlementaire a présenté un amendement qui rend encore plus compliquée une ingérence gouvernementale dans l'administration de la société.

[Text]

It may very well be that management decides that they should continue a route which is now a loss-making route and I concur in what Mr. Stevens has said about the difficulty of allocating costs but there are some routes that are definitely money makers and there are some that are definitely, I would suggest, are not. I may well be that management will make that decision, the Board of Directors will make that decision. If they do they are not giving effect to a directive of the Governor in Council pursuant to Clause 8 and, therefore, they would not be eligible to claim compensation. But this would be a management decision; they would be responsible.

I have almost finished, sir. In Clause 17 of the bill, and the amendments have been tabled, there is a requirement that the report of the company will be tabled annually and there would then be an opportunity for members to put Mr. Taylor to the test; as he said, he is very willing to come and be questioned, he would be. And exactly the kind of question I think that is being asked here could be asked then. Why have you not produced a profit? Explain it to us. There might be an explanation or there might not be.

The Chairman: Thank you, Mr. Lyon.

Mr. Mazankowski: On a point of order.

The Chairman: Mr. Mazankowski, on a point of order.

Mr. Mazankowski: Is Mr. Lyon saying that that clause assures the Committee members of the opportunity of cross-examining the chief executive officers?

Mr. Lyon: Clause 17, sir.

Mr. Mazankowski: It tables a report with the Minister but that does not guarantee . . .

Mr. Lyon: It is tabled in the House.

Mr. Mazankowski: But that does not guarantee the reference to the Committee.

The Chairman: Order, order. Mr. Mazankowski . . .

Mr. Mazankowski: I am simply speaking for clarification, Mr. Chairman.

The Chairman: I am sorry but that is not a point of order.

Mr. Mazankowski: If it is not a point of order I do not know what is.

The Chairman: Mr. Boulanger.

Mr. Boulanger: My last question then is this, to put it very straight, very clear. In an amendment like that for you the expert who has drafted the bill and for the administration, suppose I understand in the French version what it is they were trying to do, does it mean anything or does it hurt. Is it bad really for you if that were to pass, let us say?

The Chairman: I do not think we can pursue that this evening because the bells are ringing for the vote. Is it agreeable that the two pieces of material presented by Air Canada be appended to today's proceedings?

Some hon. Members: Agreed.

Mr. Stevens: Mr. Chairman, on a point of order.

[Translation]

Il se peut très bien que l'administration décide de maintenir un trajet déficitaire mais certains trajets sont toujours très rentables tandis que d'autres ne peuvent simplement pas l'être et, comme l'a dit M. Stevens, il est toujours difficile de prévoir les coûts. Il se peut que le conseil d'administration entérine cette décision, négligeant ainsi de suivre une directive émise par le gouverneur en conseil conformément à l'article 8. Par conséquent, la société n'aurait pas le droit de réclamer une indemnité. Ce serait donc une décision dont l'administration serait entièrement responsable.

J'ai presque terminé. D'après l'article 17 du bill, et les amendements proposés, la société doit présenter son rapport annuellement et, à cette occasion, les députés auraient l'occasion d'interroger M. Taylor. Il a d'ailleurs dit lui-même qu'il serait tout disposé à répondre aux questions. On pourrait alors lui poser le même genre de questions que vous nous posez en ce moment. Pourquoi n'avez-vous pas fait de profits? Expliquez-nous. Il pourrait très bien en être incapable.

Le président: Merci, monsieur Lyon.

M. Mazankowski: J'invoque le Règlement.

Le président: M. Mazankowski invoque le Règlement.

M. Mazankowski: M. Lyon veut-il dire que cet article assure les membres du Comité de la possibilité d'interroger la haute direction?

M. Lyon: Oui, d'après l'article 17.

M. Mazankowski: Il stipule que le rapport doit être présenté au ministre mais il ne précise pas . . .

M. Lyon: Le rapport doit être déposé à la Chambre.

M. Mazankowski: Mais cela ne signifie pas automatiquement que le rapport sera renvoyé au Comité.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Monsieur Mazankowski . . .

M. Mazankowski: J'aimerais simplement avoir une mise au point, monsieur le président.

Le président: Je suis désolé mais ce n'est pas un rappel au Règlement.

M. Mazankowski: Ah non, alors qu'est-ce que c'est?

Le président: Monsieur Boulanger.

M. Boulanger: Voici donc ma dernière question, qui sera très franche. D'après vous qui avez rédigé ce bill, si je comprends bien le texte français, un tel amendement peut-il être préjudiciable? Croyez-vous qu'il pourrait vous causer du tort?

Le président: Je ne crois pas que nous puissions poursuivre la séance car la cloche nous appelle pour voter. Êtes-vous d'accord pour que les deux documents présentés par Air Canada soient annexés aux procès-verbaux d'aujourd'hui?

Des voix: D'accord.

M. Stevens: Monsieur le président, j'invoque le Règlement.

[Texte]

The Chairman: Mr. Stevens, on a point of order.

• 2205

Mr. Stevens: You perhaps have already covered the point of order. The two pieces that you are referring to—are they the *pro forma* statements for five years ahead, both before and after the capital reorganization?

The Chairman: That is right. Perhaps I should read them into the records as the:

Pro forma income statement and the comparison of actual and forecasts received and expenditures.

Mr. Forrestall: No, that is not all. On that same point of order . . .

The Chairman: Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: On the point of order raised by Mr. Stevens, I think there is another document that was tabled and to which there has been substantial reference this evening. I am sorry, I do not have mine with me, and, as I understand it, the Clerk has not got his but there are . . .

The Chairman: Okay, the Clerk will dig up that other piece of material. You are correct; there was another piece of material. We will have it appended to today's *Proceedings* if that is agreeable.

Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I just wanted to seize this opportunity to express my apologies to my good friend, Mr. Belanger, for not having my amendments translated into French. Unfortunately, I just got them drafted about 3.00 or 4.00 o'clock this afternoon, sir, and it was my full intention to have them translated but I hope that you will accept my apologies. It certainly was not intended as a slight.

Mr. Boulanger: Yes, I do. I am not that badly off. I said we did not have the translation. What you do not know is, for the last half hour we did not have any French . . .

Mr. Mazankowski: No, there is no way that I would want to undermine your goodwill and your gentlemanly conduct . . .

The Chairman: Thank you gentlemen.

This Committee has adjourned to the call of the Chair.

[Traduction]

Le président: M. Stevens invoque le Règlement.

M. Stevens: Peut-être avez-vous déjà répondu à la question qui fait l'objet de mon rappel au Règlement. Les deux documents dont il est question, est-ce que ce sont les états financiers des cinq années à venir, avant et après la recomposition du capital?

Le président: En effet. Je devrais peut-être en lire le titre pour le compte rendu:

État simulé des revenus et comparaison des prévisions et des dépenses.

M. Forrestall: Non, ce n'est pas cela du tout. Au sujet du même rappel au Règlement . . .

Le président: Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Au sujet du rappel au Règlement soulevé par M. Stevens, je crois qu'on a déposé un autre document auquel on a souvent fait allusion ce soir. Je suis désolé, je n'en ai pas d'exemplaire avec moi et je crois que le greffier n'en a pas non plus, mais . . .

Le président: D'accord, le greffier va retrouver cet autre document. Vous avez raison, il y en a un autre. Nous l'annexons également aux procès-verbaux d'aujourd'hui si vous êtes d'accord.

Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur le président, je désire profiter de l'occasion pour m'excuser, auprès de mon bon ami, M. Boulanger, de ne pas avoir fait traduire en français mes amendements. Malheureusement, je les ai rédigés seulement vers 15 heures ou 16 heures mais j'avais bien l'intention de les faire traduire. J'espère que vous accepterez mes excuses. Je ne l'ai pas fait exprès.

M. Boulanger: Je les accepte. Cela n'a pas été trop mal. J'ai simplement fait remarquer que nous n'avions pas la traduction des modifications. Ce que vous ne savez pas c'est que depuis une demi-heure, il n'y a plus de français . . .

M. Mazankowski: Non, je ne voudrais surtout pas miner votre bonne volonté et profiter de votre qualité de gentilhomme . . .

Le président: Merci, messieurs.

La séance est levée.

APPENDIX "TC-6"
BRIEF
SUBMITTED TO
STANDING COMMITTEE ON TRANSPORTATION
AND COMMUNICATIONS OF THE
HOUSE OF COMMONS
REGARDING BILL C-17
AN ACT RESPECTING THE REORGANIZATION OF AIR CANADA

Ottawa

Thursday, June 16, 1977

PRESENTED BY: F. W. L. BLACK
BLACK AERO-SPACE LTD.

Black Aero-Space Limited sincerely appreciates this opportunity to express its views on the Bill C-17 "An Act respecting the Reorganization of Air Canada" to the House of Commons Standing Committee on Transportation and Communications.

First, for clarification, it should be stated that Black Aero-Space has had a monetary interest in the aircraft servicing field and, in particular, aircraft de-icing. The remarks to follow result from seven years of exposure to airport operations and specifically to the problems relating to winter operations.

Air Canada, formerly Trans Canada Air Lines, is enjoying its 40th anniversary and in honour of this accomplishment, as well as for other reasons, the government has proposed that the airline be reorganized.

Mind you, this is technically not the first reorganization in recent years, but perhaps the fourth or fifth, depending upon how the score card is kept.

The birthday present appears to be the write-off, or conversion, of the long term debt to the government and to the CNR of \$642,180,000.00. However, when this Act is studied carefully, control which exists with the CNR may pass directly or formally to the Ministry of Transport.

A review of the comments made by many honourable members of the House finds a great deal of concern being voiced about the political influence which will inevitably find its way into the Air Canada policy making process.

The concern of Black Aero-Space Limited, based on its experience in dealing with both Air Canada and Transport Canada is just the reverse.

Most, if not all business oriented persons, upon a study of Air Canada's financial structure, will agree that the debt-equity ratio produces a considerable financial burden. This places Air Canada at a disadvantage when compared to other airline operations in Canada and abroad. However, we do not have to give the Ministry of Transport to Air Canada as compensation. Bringing Air Canada closer to the Ministry of Transport and the operations of publicly owned airport facilities is by way of an analogy similar to "giving the keys for the cookie jar to the Cookie Monster".

Air Canada, under G. R. McGregor, managed to maintain a respectable distance from governmental influence. This enabled the airline to continually produce profits. With the introduction of the Pratte-Baldwin concept of organization and management, the resulting polarization towards bureaucratic management by committee produced

declining profits and has resulted in several years of losses. Fortunately for top management, the energy crisis appeared, offering an excuse. The U.S. airlines seemed to have weathered this crisis in a more orderly and workmanlike manner, but not Air Canada.

The real problem is management philosophy. The lack of a profit motive will not be corrected by bringing the airline closer to government. It is inevitable that government will suggest, or dictate in some policy areas, for example, aircraft selection. These inputs, however subtle, will excuse the airline management from accountability.

Would it not be better to have the equity in Air Canada controlled by a profit oriented corporation? For example, the Canadian Development Corporation. The CDC, with its objects and private business expertise could, and would, require a responsible and accountable management philosophy.

Then Air Canada's management could negotiate arms-length with Transport Canada for subsidization on the routes losing money because of political requirements; routes such as the golden triangle, Montreal, Toronto and Ottawa.

The proposed relationship between Air Canada and Transport Canada will cost the taxpayers of this country much more than the write-off/equity conversion of \$642,180,000.00

The results of this mating of a cat and a dog, to use a phrase of Chief Justice Willard Estey during the recent inquiry, will simply saddle Transport with all of the losing ventures, while Air Canada will second those which in anyone else's hands would be profitable.

As a case in point, I refer to the attached case history of a service oriented project.

Central De-Icing Mirabel— Design & Construction

To summarize this case, in 1973 Air Canada claimed the right to build a central de-icing facility at Mirabel. When it came time for action, Air Canada's management did not have the confidence in its ground support engineering group to carry out the construction and operation of the system at Mirabel. The ball was passed to Transport Canada with finesse. When private enterprise, with which Air Canada had come to logger heads, approached Transport Canada to assist in the design development, false and misleading information was knowingly given by Air Canada to several parties, including Transport. This information related to the performance and efficiency of an experimental de-icing facility at Dorval. To make matters worse, Air Canada, when requested, would not disclose the operational reports or analysis of the Dorval Central De-icing Facility, but deemed them confidential to Air Canada.

Transport Canada prepared a report based upon a review of the proposed Mirabel system, which was carried out at no cost to the government. The review suggested that glycol recovery would be minimal and costly, that de-icing would be expensive and that long delays would result at the facility. The Transport report DKF-18 recommended that the Mirabel design be retained. However, every recommendation was contradicted within the report. Understandably, the report committee was composed of Transport personnel.

When the report was ready for submission, Transport management decided that Air Canada, because of its active participation in the design, should support the report. Air Canada management, after a great deal of pressure, endorsed the document. The design was under construction at the time of the report's presentation, and the results are history:

- 15% Glycol Recovery.
- Very expensive de-icing costs.
- Long and expensive ground delays at the de-icing facility.

Central De-Icing Mirabel—Operations

Air Canada's role vis-a-vis the Mirabel Airport Manager's cancellation of the tender for the system operations for the winter of 1975/76, can only be surmised. If tenders had been opened and then cancelled, the competitive prices would have been public. Air Canada must have known it could not compete.

For the winter of 1976/77, an ATAC committee of four airline representatives (2 from Air Canada) recommended that Air Canada should operate the facility for all airlines.

What will happen for the coming winter of 1977/78? The government owned facility, which has not had a tender for its operation called and opened, will likely be operated again by Air Canada. If the posture of a majority of ATAC members continues, flowers will be planted on this \$7,000,000.00 facility during the growing season of 1978. It will never have been operated efficiently, nor will an efficient design ever be proven.

The future in de-icing will see one design adopted and followed at all Canadian airports.

What will it be? Made in the U.S.A., expensive, and inefficient.

The Bill C-17 proposes to develop this relationship and control between Transport Canada and Air Canada to a more refined state.

A simple question needs to be asked:

Who will control who, and how much can this country afford to pay for air travel?

It must be remembered that the per capita cost of air travel and facilities in Canada is already the highest in the free world. Can we really afford to legislate even higher costs?

The financial structure of Air Canada definitely needs changing. However, absolutely nothing new will be gained by placing the airline directly under the Ministry of Transport and the Cabinet. The Minister of Transport indicated recently in Parliament that there would not be undue control over Air Canada by the Ministry. I only hope he is correct.

While Air Canada's present performance and capital structure would not allow the issuing of stock to the public, the discipline of private enterprises in a profit making, competitive environment would produce a truly service oriented company, which every Canadian could be proud of.

If this competitive, service oriented and accountable philosophy was in practice yesterday, maybe Air Canada would be the proud owner of the Mirabel De-icing Facility, and not the taxpayers.

Thank you very much.

CASE HISTORY

CENTRAL DE-ICING - MIRABEL

Black Aero-Space Limited began dealing with Air Canada in August, 1972, and carried on actively until October, 1974.

In 1972, Black negotiated a contract with Air Canada to install and test an aircraft de-icing concept, which also protected the environment from glycol. As part of this contract, Air Canada received an exclusive option to purchase similar systems for all Canadian airports. The winter of 1972/73 was a success regarding de-icing. However, glycol recovery was minimal, with one exception. The recovery problems were due to the inability of Air Canada to have the snow on the facility removed prior to operation.

In the fall of 1973, Black Aero-Space sold the Air Canada contract to Dustbane. Black Aero-Space was retained as management, on contract, to direct the Aero-Space Division.

The winter of 1973/74 involved continual problems due to changed operations procedures, experimental start-up problems and, with several exceptions, a totally new Air Canada staff.

In 1974, Dustbane and Air Canada agreed to cease operations. Air Canada eventually completed purchase of the facility and the development contract was recovered by way of legal action by Black Aero-Space Limited.

In 1973, Air Canada had informed the new Montreal International Airport Project Office (Mirabel) that they were developing ecology oriented de-icing technology and that they would provide the de-icing requirements at Mirabel.

As no plans were approved by Air Canada management in late 1974, Transport reclaimed responsibility for de-icing as it was considered an airport facility. Transport then began the de-icing project to:

1. Protect the environment from glycol (See Note).
2. Recover glycol and reuse same for an economic benefit.

3. Provide a de-icing service for aircraft.

Black Aero-Space approached the Mirabel Project Office in Montreal and offered to assist in design development of the de-icing facility for Mirabel. It is interesting to note that the involvement of Black was supported by transport Headquarters in Ottawa. During several meetings, it was discovered that Air Canada had informed the Project Group that the basis for Black's expertise—a central de-icing and collection system at Dorval—was very inefficient and did not work. When these facts were revealed, Black asked the Project Group to request copies of the operation reports and system analysis.

NOTE: The glycol found in de-icing fluid becomes toxic during neutralization when dumped into the environment.

Environment Canada Report, EPS4-WP-73-6

Air Canada would not release any information on the Dorval Facility then, nor would they agree to do so in the future.

The design for the Mirabel Facility hard stand portion was completed with the direction of many Air Canada technical personnel. The design for the related mechanical system was completed by Fenco with the recommendations and assistance of Air Canada.

Following correspondence with the Parliamentary Secretary for Transport, Black Aero-Space was invited to submit an analysis of the Mirabel De-icing Facility design. The invitation was extended by Dr. G. Y. Sebastyan, Director of Airport Facilities, M.O.T.

Sebastyan stated that if Black was correct, then the taxpayers would be saving money and a more efficient system would be constructed.

An analysis was presented to the Transport Review Team. Their report, which is enclosed DKF-18, endorsed the Mirabel design by way of recommendations, each of which was contradicted within the report.

When the Director of Airport Facilities reviewed the report, it was decided that Air Canada should also approve of the report and its recommendations. After considerable pressure, two senior Air Canada personnel signed and approved of the report.

In October, 1975, the Mirabel management invited proposals for the operation of the de-icing facility. These proposals were cancelled.

In November, 1975, the Mirabel management requested tenders for the operation of the Mirabel De-icing Facility.

Black Aero-Space Limited arrived at Mirabel for the tender opening. At 10:50 p.m. on November 21, 1975, the Airport Manager's secretary inquired if Black Aero-Space had not received the cancellation telegram sent the previous evening. The answer —“No!” When Rubin Ginzberg, the Airport General Manager, was asked why the tender was cancelled, he replied, “It would have been too embarrassing to open the tender and then have to deal with Treasury Board policy and the other Airlines”. Black Aero-Space was informed that when an operator was needed, tenders would be called again. The Mirabel De-icing Facility only de-iced one plane during the winter of 1975/76.

An ATAC committee of four was called, two of which were from Air Canada, to recommend to Transport how the de-icing system at Mirabel should be operated for the winter of 1976/77. Air Canada was chosen as the operator and Transport contracted the service operation accordingly.

The winter of 1976/77 was a disaster. The facility and operations were closed December 20, 1976, and did not commence operations again until late January. De-icing costs were extremely high, delay times and de-icing times were long.

When the system was closed or conditions were too severe, de-icing was carried on at the ramp or cluster positions with the resulting pollution of the storm sewers.

Black Aero-Space offered assistance to both Air Canada and Transport. However, the performance, in the opinion of Air Canada and Transport, must have been great. All offers of assistance were refused.

Black Aero-Space proposed a project to Transport, which was accepted with a condition. Namely that of ATAC support. A request was made to ATAC for support and to date no reply has been received.

On May 19th, 1977, Black Aero-Space learned that Air Canada would present its plans for the 1977/78 operations of the Mirabel De-icing Facility at a joint Transport and ATAC meeting to be held May 26th, 1977, and called by Transport. When Black Aero-Space requested permission to make an alternative proposal, permission was denied.

Capital cost to date, including consulting fees, design costs and maintenance costs—\$5,700,000.00. Not included in this figure are man/years of staff time and excessive operations costs for the Mirabel operation airlines and Transport maintenance.

Cost to date is at least \$7,000,000.00 and quite possibly more, and what have the combined forces of Transport and Air Canada learned? It is simple—WHAT NOT TO DO!

June 21, 1977

Central De-Icing—Mirabel

De-icing of aircraft is traditionally the responsibility of the airlines and is normally done on the aircraft parking apron by mobile trucks. At Mirabel the mandatory requirement to protect surface drainage effluent from contamination by aircraft de-icing fluid forced Transport Canada to consider alternate methods of de-icing aircraft. One alternate considered would have required a dedicated apron drainage system, including a large holding pond from which the glycol contaminated drainage water could be fed into the sanitary sewage treatment plant; the sewage plant treatment capacity under this alternate would have had to be considerably larger than that required for normal purposes, and the cost of such a plant would have been approximately \$20 million. After review of all alternatives, a central de-icing facility was determined to be the most cost effective method. This method allowed the capture of the glycol at a central location providing fluid recycling capability and negligible contamination of the drainage effluent.

Although the common use de-icing facility was constructed in 1975, planning and preliminary design originated in the early 1970's. The design was developed in consultation with the airline industry (Air Canada), which had had many years of de-icing experience, including the experience of several years use of a small central facility at Dorval. The Mirabel facility cost approximately \$5.7 million to construct.

A full central de-icing facility has yet to be established anywhere in the world and it must therefore be realized that the Mirabel facility is a prototype and a development project. It is the subject of an intensive and detailed assessment program aimed at developing standards for the construction and operation of central de-icing facilities at other Canadian airports in the future.

While the facility was designed primarily to protect the environment, there are other distinct and very important advantages to the central de-icing concept.

- a) Glycol, like other petroleum products, has been subject to marked cost increases. The facility provides a recovery and recycling capability which will almost surely be economically beneficial in light of the world market.
- b) The design intent of the centralized facility is to dispense de-icing fluid by means of a high access boom, fed from a large central heating and storage area through an underground hydrant system. Manpower operating requirements for high access equipment are considerably less than that of the individual mobile truck method. In addition, the use of mobile tank trucks has always presented a manoeuvring hazard around aircraft and their adequacy is restricted to their load size and boom reach.

In the fall of 1975, a public tender was called for the operation of the de-icing facility at Mirabel. The tender was to close on November 21, 1975. Shortly before the tender closing date, it became evident that common agreement had not been reached between Transport Canada, Air Transport Association of Canada (ATAC), and airline officials on the de-icing methodologies and procedures to be used on the de-icing pad at Mirabel. In view of this, and of the impending winter weather and because of the prototype nature of the facility, it was decided that the operation of the de-icing facility by an agency other than one which had extensive experience in de-icing operations was not feasible for the 1975/76 season. Notification of cancellation of the tender call for the operation of this facility was sent to all tenderers by telegram dated November 20, 1975.

ATAC had recommended that an airline operate the facility on behalf of the ATAC membership since it was considered that de-icing facilities must be operated by one operator with the extensive experience required. The procedural standards developed by Air Canada in agreement with ATAC in respect of airworthiness, effectiveness and efficiency have interim approval from Transport Canada. Transport accepted ATAC's recommendation and Air Canada became the Mirabel de-icing contractor. The facility was not completed for use during 1975/76, and for the short operational period, de-icing was conducted on the apron. ATAC's review of a joint Air Canada/C.P. Air operation showed that duplication of staff would result. It was therefore agreed that it would be more appropriate and economical for Air Canada to be the de-icing contractor.

Air Canada's operation of the facility during the 1976/77 winter with mobile spray equipment intended for apron de-icing resulted in some aircraft delays, high operating costs, and poor glycol recovery. This unsatisfactory situation occurred on several occasions during periods when the weather conditions were extreme. During the remaining period, the de-icing process was acceptable although considerably short of the target timings in the expected level of service.

An assessment of the 1976/77 experience resulted in the identification of the need to modify certain of the de-icing equipment and to revise the operating procedures. Both of these actions are presently underway under the direction of Transport Canada.

At a recent meeting of all members of ATAC with the Transport Canada Assessment Group, it was agreed that, because Air Canada has the onsite resources, the experience, and the greatest number of flight operations, and until such time as the facility can no longer be considered prototype, Air Canada will be the de-icing agent for the 1977/78 and possibly the 1978/79 seasons.

It was also agreed that Transport Canada would be responsible for the detailed monitoring of all aspects of the de-icing operation.

Transport Canada's position with respect to the proposals submitted by Black Aero-Space Limited is that, since de-icing is essentially the responsibility of the airlines, any proposals must have the approval of the industry before they can be considered by Transport Canada.

APPENDIX "TC-7"

AIRTRANSIT CANADA
COMPARISON OF ACTUAL AND FORECAST RECEIPTS AND EXPENDITURES
FOR THE TOTAL PROJECT
(as at August 31, 1976)
(000's)

	ORIGINAL FORECAST			ACTUAL		VARIANCE TO	
	PRE-SERV. 8½ MTHS.	OPERA- TIONS 31 MTHS.	TOTAL 39½ MTHS.	PRE-SERV. 13½ MTHS.	OPERA- TIONS 21 MTHS.	TOTAL 34½ MTHS.	DEFICIT (INCR)/DECR.
	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Salaries & Wages	415.0	3,043.5	3,458.5	745.6	2,912.8	3,658.4	(199.9)
Rental & Utility Serv.	100.2	2,027.9	2,128.1	219.0	2,004.4	2,223.4	(95.3)
Other Serv., Suppl. & Equip.	16.0	88.7	104.7	74.4	231.4	305.8	(201.1)
Travel, Solicit. & Incid.	39.5	290.3	329.8	95.5	94.1	189.6	140.2
Passenger Service	—	14.0	14.0	15.7	125.3	141.0	(127.0)
Advertising & Promotion	35.0	409.0	444.0	31.1	218.2	249.3	194.7
Equip. & Facil.—Matl. Purch.	55.1	608.3	663.4	48.3	738.8	787.1	(123.7)
Aircraft Fuel & Oil	33.5	538.0	571.5	116.2	617.3	733.5	(162.0)
Corp. Ownership Costs	88.7	368.3	457.0	142.5	405.6	548.1	(91.1)
Misc. Allow. 1974/75	—	130.0	130.0	—	—	—	130.0
	\$783.0	\$7,518.0	\$8,301.0	\$1,488.3	\$7,347.9	\$8,836.2	\$(535.2)
Capital Expenditures	191.0	—	191.0	107.7	113.9	221.6	(30.6)
TOTAL EXPENDITURES	\$974.0	\$7,518.0	\$8,492.0	\$1,596.0	\$7,461.8	\$9,057.8	\$(565.8)
Revenues—Passenger	\$—	\$3,875.0	\$3,875.0	\$—	\$3,467.9	\$3,467.9	\$(407.1)
—Other	—	—	—	—	28.1	28.1	28.1
TOTAL REVENUES	\$—	\$3,875.0	\$3,875.0	\$—	\$3,496.0	\$3,496.0	\$(379.0)
NET DEFICIT	\$974.0	\$3,643.0	\$4,617.0	\$1,596.0	\$3,965.8	\$5,561.8	\$(944.8)
Shutdown Costs			—			109.4	(109.4)
TOTAL DEFICIT			\$4,617.0			\$5,671.2	\$(1,054.2)

APPENDIX "TC-8"

AIR CANADA TREASURY
CORPORATE FINANCIAL PLANNING MODEL

PRO FORMA INCOME STATEMENT

\$000,000.	1977	1978	1979	1980	1981
earnings before int. & taxes	67.9	74.9	84.3	89.4	94.8
interest charges—net	65.8	60.4	55.7	55.1	61.3
earnings before taxes	2.1	14.5	28.6	34.3	33.5
incomes taxes deferred	1.1	7.2	14.3	17.1	16.7
earnings after taxes	1.1	7.2	14.3	17.1	16.7

PRO FORMA SOURCE & APPLICATIONS OF FUNDS

\$000,000.	1977	1978	1979	1980	1981
SOURCES					
earnings after taxes	1.1	7.2	14.3	17.1	16.7
income taxes deferred	1.1	7.2	14.3	17.1	16.7
depreciation	116.0	116.9	119.0	124.4	132.1
other non-cash	0.	0.	0.	0.	0.
cash generated from operations	118.1	131.4	147.6	158.7	165.6
Equipment Notes Financing	0.	0.	0.	0.	0.
Aircraft lease Obligations	0.	0.	0.	0.	0.
borrowings—forced—long term	11.0	0.	0.	0.	110.0
TOTAL SOURCES	129.1	131.4	147.6	158.7	275.6
APPLICATIONS					
plant and equipment	30.5	35.7	97.1	150.8	202.8
other plant and equipment	44.9	22.2	23.0	44.7	40.7
inventory—rotables	4.2	3.4	2.5	6.0	8.0
Equip. Notes Retirement	4.5	8.2	14.1	14.1	14.1
Aircraft Lease Retirement	9.5	10.3	11.1	11.9	12.8
subordinated debt retirement	6.0	6.0	6.0	6.0	6.0
new long term debt retirement	1.1	0.7	0.7	0.7	11.7
DIVIDENDS	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2
capitalized interest	0.	1.2	3.1	6.2	8.4
inventory rep.—exp.	0.	0.	0.	0.	0.
investment in ass. cos.	-0.9	-1.0	-1.1	-1.2	-1.3
deferred charges	0.	0.	0.	0.	0.
TOTAL APPLICATIONS	100.0	86.9	156.7	239.4	303.4
increase in working capital	29.1	44.5	-9.1	-80.7	-27.9
beginning working capital	57.9	87.0	131.5	122.4	41.6
inventory rep.—exp.	0.	0.	0.	0.	0.
ENDING WORKING CAPITAL	87.0	131.5	122.4	41.6	13.8
NET ASSETS					
net working capital	87.0	131.5	122.4	41.6	13.8
investment in ass. cos.	7.1	6.1	5.0	3.8	2.5
fixed—assets—net	845.2	790.8	797.5	880.8	1008.6
deferred charges	4.4	4.4	4.4	4.4	4.4
TOTAL NET ASSETS	943.7	932.8	929.3	930.6	1029.3

LONG TERM LIABILITIES &
EQUITY

deferred income taxes	5.3	12.5	26.8	44.0	60.7
Senior debt—Equip. Notes	66.2	58.0	43.9	29.8	15.7
Senior debt—Acf. Lease	183.4	173.1	162.0	150.1	137.3
new sr debt at 9.900 % 1977	9.9	9.2	8.4	7.7	7.0
new sr debt at 9.900 % 1978	0.	0.	0.	0.	0.
new sr debt at 9.900 % 1979	0.	0.	0.	0.	0.
new sr debt at 9.900 % 1980	0.	0.	0.	0.	0.
new sr debt at 9.900 % 1981	0.	0.	0.	0.	99.0
TOTAL SENIOR DEBT	259.5	240.3	214.3	187.6	259.0
SUBORDINATED DEBT AT 7.440 %	659.5	653.5	647.5	641.5	635.5
equity common shares	5.0	5.0	5.0	5.0	5.0
equity retained earnings	14.5	21.5	35.6	52.6	69.1
TOTAL EQUITY	19.5	26.5	40.6	57.6	74.1
TTL L.T. LIABILITIES & EQUITY	943.7	932.8	929.3	930.6	1029.3

RETIREMENT SCHEDULE

\$000,000.	1977	1978	1979	1980	1981
Equipment Notes Financing	4.5	8.2	14.1	14.1	14.1
Aircraft Lease Obligations	9.5	10.3	11.1	11.9	12.8
subordinated debt	6.0	6.0	6.0	6.0	6.0
new sr debt at 9.900 % 1977	1.1	0.7	0.7	0.7	0.7
new sr debt at 9.900 % 1978	0.	0.	0.	0.	0.
new sr debt at 9.900 % 1979	0.	0.	0.	0.	0.
new sr debt at 9.900 % 1980	0.	0.	0.	0.	0.
new sr debt at 9.900 % 1981	0.	0.	0.	0.	11.0

COST OF CAPITAL SCHEDULE

\$000,000.	1977	1978	1979	1980	1981
Equipment Notes Financing	5.0	4.7	4.6	4.5	4.4
Aircraft Lease Obligations	15.5	14.8	14.1	13.4	12.6
new sr debt at 9.900 % 1977	0.5	0.9	0.9	0.8	0.7
new sr debt at 9.900 % 1978	0.	0.	0.	0.	0.
new sr debt at 9.900 % 1979	0.	0.	0.	0.	0.
new sr debt at 9.900 % 1980	0.	0.	0.	0.	0.
new sr debt at 9.900 % 1981	0.	0.	0.	0.	5.2
TOTAL INTEREST ON SENIOR DEBT	21.0	20.4	19.6	18.7	22.9
int. on subtrd debt at 7.440 %	49.3	48.8	48.4	48.0	47.5
TOTAL INTEREST	70.3	69.3	68.0	66.6	70.4
Less: capitalized interest	0.	1.2	3.1	6.2	8.4
Less: int. income on s.t. inv.	4.5	7.7	9.2	5.3	0.7
INTEREST CHARGES—NET	65.8	60.4	55.7	55.1	61.3
DIVIDENDS	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2

TABLE OF TESTS

	1977	1978	1979	1980	1981
senior debt coverage	3.2	3.7	4.3	4.8	4.1
total debt coverage	1.0	1.1	1.2	1.3	1.3
debt/total capital %	97.9	97.1	95.5	93.5	92.3
dividends/earnings after taxes %	19.0	2.8	1.4	1.2	1.2
net assets/total senior debt	3.6	3.9	4.3	5.0	4.0
net assets/total debt	1.0	1.0	1.1	1.1	1.2
R.O.I.—equity %	4.4	31.5	42.7	34.9	25.4
R.O.I.—aviation %	7.8	7.3	7.7	8.1	8.4
earnings per share	\$ 21.10	144.99	286.41	342.91	334.60
book value per share	\$ 389.10	530.09	812.50	1151.41	1482.02

APRIL 26, 1976 ESTIMATE

BREAKDOWN OF P & E EXPENDITURES IN "PROPOSED FINANCIAL PLAN, 1977-79
(WITH PROJECTIONS FOR 1980, 1981)"

	1976 \$	1977 \$	1978 \$	1979 \$	1980 \$	1981 \$	1982 \$
P & E EXPEND. Per Tables	47.2	79.6	62.5	125.7	207.7	259.9	
Breakdown							
Aircraft*	-	-	26.1	92.1	145.8	197.8	
Aircraft—Capitalized interest	-	-	1.2	3.1	6.2	8.4	
Aircraft—Betterments	8.4	30.5	9.6	5.0	5.0	5.0	
Spares	2.7	4.2	3.4	2.5	6.0	8.0	
Ground Equipment	12.7	13.1	13.8	10.0	8.0	20.0	
Facilities	23.4	31.8	8.4	13.0	24.7	20.7	
Total	47.2	79.6	62.5	125.7	207.7	259.9	

*Aircraft Breakdown

1 B-747(F)—'79 delivery	18.7	31.7					
2 B-727—'79 delivery	7.6	19.1					
1 B-747—'80 delivery		16.7	30.7				
6 B-727—'80 delivery		24.6	63.5				
1 B0-747#—'81 delivery			18.3	33.6			
7 B-727#—'81 delivery			33.3	81.3			
2 B-747#—'82 delivery				40.1	73.0		
8 B-727#—'82 delivery				42.8	100.8		
	26.1	92.1	145.8	197.8	173.8		

#These aircrafts have been selected solely to arrive at new aircraft expenditure allowances and are *not* based on any plan; actual purchases could well be a different mix of aircraft types including L-1011's.

Appendice «TC-6»**MÉMOIRE****PRÉSENTÉ AU****COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS****ET DES COMMUNICATIONS,****DE LA CHAMBRE DES COMMUNES,****AU SUJET DU BILL C-17****LOI PORTANT RÉORGANISATION D'AIR CANADA****Ottawa****Le jeudi 16 juin 1977****PRÉSENTÉ PAR: F.W.L. BLACK, de
LA BLACK AERO-SPACE LTD.**

La société Black Aero-Space Limited est heureuse de cette occasion qui lui est offerte de faire connaître au comité permanent des transports et des communications, de la Chambre des communes son point de vue sur le projet de loi C-17, Loi portant réorganisation d'Air Canada.

Il convient d'abord de préciser que la Black Aero-Space a des intérêts financiers dans le secteur du service aérien et, en particulier, dans le dégivrage des avions. Les commentaires qui suivent sont le fruit de sept années d'expérience dans le domaine de l'exploitation des services aériens et, plus particulièrement, de l'étude des problèmes liés au transport d'hiver.

La société Air Canada, autrefois connue sous le nom de Trans Canada Air Lines, célèbre cette année son quarantième anniversaire et, à cette occasion, et aussi pour d'autres raisons, le gouvernement a proposé la réorganisation de cette société aérienne.

Soulignons que, du point de vue technique, ce n'est pas la première réorganisation qu'elle subirait, mais peut-être la quatrième ou même la cinquième, suivant les critères sur lesquels on se fonde.

Comme cadeau d'anniversaire, elle bénéficiera d'un amortissement, ou d'une conversion, d'une dette à long terme contractée à l'égard du gouvernement et des chemins de fer du Canadien National et représentant une somme de \$642,180,000. Toutefois, si l'on étudie attentivement ce projet de loi, on constate que le contrôle qui est actuellement confié aux chemins de fer du Canadien National pourrait passé directement ou officiellement au ministère des Transports.

En révisant les commentaires apportés par de nombreux députés, on constate que l'on se préoccupe grandement de l'influence politique qui se fera inévitablement sentir sur le processus de prises de décisions d'Air Canada.

L'expérience acquise par la société Black Aero-Space Limited, au cours de ses négociations avec le Canada et Transport Canada, l'incite à se préoccuper justement du contraire.

Selon une étude portant sur l'organisation financière de la société Air Canada, la plupart, sinon la totalité, des personnes qui s'intéressent aux affaires commerciales, reconnaissent que le taux d'endettement—valeur nette, lui impose un lourd fardeau financier. La société Air Canada se trouve donc désavantagée, si on compare sa situation à celle d'autres sociétés aériennes canadiennes ou étrangères. Toute fois, nous n'avons pas à confier le ministère des Transports à la société Air Canada, pour la dédommager. Rapprocher la société Air Canada du ministère des

Transports et de l'exploitation d'installations aériennes du secteur public correspondrait pratiquement à faire entrer le loup dans la bergerie.

Selon M. McGregor, la société Air Canada a tenté de maintenir une distance respectable entre elle et le gouvernement. C'est grâce à ces efforts que la société aérienne a pu tirer des revenus d'une façon constante. L'introduction du concept Pratte-Baldwin d'organisation et de gestion ainsi que la polarisation conséquente vers une gestion bureaucratique par comités, ont entraîné une diminution des revenus et les bilans financiers ont accusé des pertes depuis plusieurs années. Heureusement pour les directeurs de l'entreprise, la crise de l'énergie est venue leur offrir une excuse. Les lignes aériennes américaines semblent avoir traversé cette crise d'une façon ordonnée et efficace, mais non pas la société Air Canada.

Le vrai problème est celui de l'optique de gestion. Ce n'est pas en rapprochant la société du gouvernement que l'on arrivera à corriger ces pertes de revenus. Il est inévitable que, dans certains domaines politiques, le gouvernement suggérera ou dictera des mesures précises. Cette participation, bien que voilée, fournira aux gestionnaires de la société aérienne un prétexte pour ne pas assumer pleinement leurs responsabilités.

Ne serait-il pas préférable que les actions d'Air Canada soient contrôlées par une société à but lucratif. Par exemple, la Société canadienne de développement. La SCD, avec ses objectifs, et sa spécialisation dans le domaine de l'entreprise privée pourrait—et elle le ferait—exiger une ligne directrice en matière de gestion qui soit responsable et comptable.

La direction d'Air Canada pourrait négocier, sans lien de dépendance, avec Transports Canada, l'obtention de subventions pour les lignes déficitaires en raison d'exigences politiques, comme par exemple les lignes du triangle d'or, Montréal, Toronto et Ottawa.

La relation proposée entre Air Canada et Transports Canada coûtera aux contribuables du pays plus que l'annulation de la conversion des actions de \$642,180,000.

Ce croisement entre un chat et un chien, pour utiliser l'expression du juge en chef Willard Estey au cours de la récente enquête, forcera le ministère des Transports à assumer le coût de toutes les entreprises déficitaires, alors qu'Air Canada conservera celles qui seraient un succès dans les mains de n'importe qui d'autre.

Je me rapporte entre autres au cas d'un projet de service.

Dégivrage central à Mirabel—Conception et construction

Pour résumer ce cas, disons qu'en 1973 Air Canada a demandé le droit de construire des installations de dégivrage central à Mirabel. Lorsqu'arriva le moment d'entreprendre la construction, la direction d'Air Canada n'avait pas confiance dans le groupe d'ingénieurs chargés de la construction et de l'exploitation du système à Mirabel. On lança la balle à Transports Canada. Lorsque les entreprises privées, avec lesquelles Air Canada avaient eu des disputes, demandèrent à Transports Canada de les aider pour la conception, Air Canada donna à plusieurs parties, dont Transports Canada, des renseignements faux et trompeurs. Ces renseignements portaient sur le rendement et l'efficacité d'une installation expérimentale de dégivrage à Dorval. De plus, Air Canada refusa de divulguer les rapports d'exploitation et l'analyse faite sur les installations de dégivrage central de Dorval, prétextant qu'il s'agissait de documents confidentiels.

Transports Canada a préparé un rapport fondé sur une étude du système proposé à Mirabel, sans qu'il n'en coûte rien au gouvernement. Cette étude disait que le recouvrement au glycol serait minimal et coûteux, que les frais de dégivrage seraient élevés et les délais longs. Le rapport DKF18 de Transports Canada recommanda que le plan de Mirabel soit maintenu. Toutefois, chaque recommandation entraînait en contradiction avec le rapport. Naturellement, le comité chargé de la rédaction du rapport se composait de membres du personnel de Transports Canada.

Lorsque le rapport a pu être présenté, la direction de Transports Canada décida qu'Air Canada, parce qu'elle avait activement participé à la conception, devait appuyer ledit rapport. La direction d'Air Canada, après beaucoup de pressions, a accepté le document. Le plan a été mis en œuvre au moment de la présentation du rapport, et les résultats sont historiques:

- récupération de 15 p. 100 du glycol
- frais de dégivrage très élevés

—longs et onéreux retards au sol dans les installations de dégivrage

Installation de dégivrage à Mirabel—Opérations

On ne peut que deviner le rôle qu'a joué Air Canada lorsque la direction de l'aéroport à Mirabel a décidé d'annuler l'offre concernant le fonctionnement du système pour l'hiver 1975-1976. Si les soumissions ont été présentées puis annulées, le public aurait été informé des prix compétitifs. Air Canada a dû savoir qu'elle ne pouvait pas soutenir la concurrence.

Pour l'hiver 1976-1977, un comité ATAC composé de représentants de 4 lignes aériennes (2 d'Air Canada) a recommandé qu'Air Canada opère les installations pour toutes les lignes aériennes.

Que se passera-t-il l'hiver 1977-1978? Le gouvernement possédait les installations, pour lesquelles il n'a pas encore lancé d'appel d'offres ni attribué d'adjudication, et qui seront probablement encore exploitées par Air Canada. Si la plupart des membres de l'ATAC maintiennent leur position, des fleurs seront plantées dans ces installations de 7 milliards de dollars au cours de la saison de la moisson de 1978. Elles ne seront jamais exploitées efficacement, et il n'y aura pas non plus de plan efficace prévu.

En ce qui concerne le dégivrage, un plan sera adopté et mis en œuvre dans tous les aéroports canadiens.

Quel sera-t-il? Conçu aux États-Unis, onéreux et inefficace.

Le bill C-17 propose d'établir des relations et un contrôle plus efficaces entre le ministère des Transports et Air Canada.

Il faut se poser la question suivante:

Qui contrôlera qui, et dans quelle mesure le Canada peut se permettre d'assurer les voyages en avion?

Il ne faut pas oublier que le coût par tête des voyages en avion et des installations aériennes au Canada est déjà le plus élevé du monde libre. Pouvons-nous réellement nous permettre d'imposer des coûts plus élevés?

Il faut absolument changer la structure financière d'Air Canada. Mais il ne servira strictement à rien de placer cette compagnie aérienne directement sous le contrôle du ministère des Transports et du Cabinet. Le ministre des Transports a fait savoir récemment au Parlement que son ministère ne contrôlera pas indûment Air Canada. Je peux seulement espérer qu'il aura raison.

Si les activités et la structure financière actuelles d'Air Canada ne permettent pas d'émettre des actions au public, la discipline des entreprises privées dans un milieu concurrentiel et lucratif produirait une société vraiment orientée vers les services et dont chaque canadien peut être fier.

Si ce principe concurrentiel et orienté vers les services avait été mis en pratique hier, ce serait Air Canada, et non les contribuables, qui pourrait être fier de posséder les installations de dégivrage de Mirabel.

Merci beaucoup.

HISTORIQUE DE L'AFFAIRE

CENTRAL DE DÉGIVRAGE—MIRABEL

Slack Aero-Space Limited a commencé à commercer avec Air Canada au mois d'août 1972 et a continué de le faire activement jusqu'en octobre 1974.

En 1972, la Société Black a négocié un contrat avec Air Canada, en vue d'installer et de soumettre à essai un concept de dégivrage pour avion, qui protégeait également l'environnement du glycol. Dans le cadre de ce contrat, Air Canada recevait l'option exclusive d'acheter des systèmes similaires pour tous les aéroports canadiens. L'hiver de 1972-1973 a été un succès en matière de dégivrage. Toutefois, à une exception près, la récupération du glycol a été minime. Les problèmes de récupération ont été dus à l'incapacité d'Air Canada de faire enlever la neige de l'installation avant l'exploitation.

Au cours de l'automne 1973, Black Aero-Space a vendu le contrat d'Air Canada à Dustbane. Sur le contrat on a retenu les services de Black. Aero-Space pour diriger la division de Aero-Space.

Au cours de l'hiver 1973-1974, il y a eu des problèmes permanents par suite de changements dans les méthodes d'exploitation, des problèmes expérimentaux de démarrage et, à plusieurs exceptions, près, un personnel d'Air Canada entièrement nouveau.

En 1974, Dustbane et Air Canada ont convenu d'abandonner l'exploitation. Air Canada a éventuellement, complété l'achat des installations et le contrat de mise au point a été récupéré par voie légale par Black Aero-Space Limited.

En 1973, Air Canada avait informé le bureau des projets de l'Aéroport international de Montréal (Mirabel) qu'elle était en train de mettre au point une technologie de dégivrage orientée vers l'écologie et qu'elle pourvoirait aux installations de dégivrage de Mirabel.

Étant donné qu'à la fin 1974, aucun projet n'avait été approuvé par la direction d'Air Canada, le ministère des Transports a revendiqué la responsabilité de l'installation de dégivrage, considérée comme faisant partie des installations de l'aéroport. Le ministère des Transports lança alors le projet de dégivrage visant à

1. protéger l'environnement contre les effets du glycol; (voir la note en bas de page)
2. récupérer le glycol et à le réutiliser dans un but d'économie;
3. assurer un service de dégivrage pour les avions.

La société aérospatiale Black a pris contact avec le service des projets de Mirabel à Montréal et a proposé de participer à la conception de l'installation de dégivrage de Mirabel. Il est intéressant de remarquer que la démarche de la société Black a reçu l'appui de l'administration centrale du ministère des Transports à Ottawa. À l'issue de plusieurs réunions, on découvrit qu'Air Canada avait indiqué au groupe chargé du projet que le principal antécédent de la société Black,—une installation centrale de dégivrage et de récupération à Dorval—était très inefficace et ne fonctionnait pas. Lorsque ces faits furent révélés, la société Black invita le groupe chargé du projet à demander des copies des rapports d'activités et de l'analyse du dispositif.

NOTE: Le glycol qui entre dans la composition des liquides de dégivrage devient toxique pendant la phase de neutralisation lorsqu'il est répandu dans l'environnement.

Rapport d'Environnement Canada, EPS4-WP-73-6

Air Canada n'a fourni aucun renseignement sur l'installation de Dorval, ni à cette époque, ni par la suite.

La conception de l'aire de stationnement de l'installation de Mirabel a été réalisée sous la direction de nombreux techniciens d'Air Canada. La conception de dispositif mécanique connexe a été réalisée conformément aux recommandations et avec l'aide d'Air Canada.

Après un échange de correspondance avec le secrétaire parlementaire du ministère des Transports, la société aérospatiale Black fut invitée à soumettre une analyse du projet d'installation de dégivrage de Mirabel. L'invitation fut présentée par M. G. Y. Sebastyan, Directeur des installations aéroportuaire du ministère des Transports.

M. Sebastyan a indiqué que si l'analyse de la société Black était juste, les contribuables épargneraient de l'argent et l'installation serait plus efficace.

Une analyse a été présentée à l'équipe de contrôle du ministère des Transports. Son rapport, qui figure en annexe sous le numéro DKF-18, approuve le projet de Mirabel par voie de recommandations, chaque point du projet faisant l'objet d'une étude contradictoire dans le rapport.

Lorsque le directeur des installations aéroportuaires eut examiné le rapport et les recommandations, il fut décidé qu'Air Canada devrait également les approuver. Après de multiples sollicitations, deux représentants de la direction d'Air Canada signèrent et approuvèrent le rapport.

En octobre 1975, la direction de Mirabel lança un appel d'offres pour la construction de l'installation de dégivrage. Ces propositions ont été retirées.

En novembre 1975, l'administration de Mirabel a lancé des appels d'offres pour le service de dégivrage de l'aéroport.

Black Aero-Space Limité est arrivé à Mirabel pour la date d'acceptation des soumissions. À 10 h 50, le 21 novembre 1975, le secrétaire de l'administration de l'aéroport s'est renseigné pour savoir si Black Aero-Space

n'avait pas reçu le télégramme d'annulation qu'on avait envoyé la veille au soir. La réponse: «Non!» Lorsqu'on a demandé à Rubin Ginzberg, le directeur général de l'aéroport, pourquoi on avait laissé tomber les appels d'offre, il a répondu: «Il aurait été trop gênant de lancer des appels d'offre, puis d'avoir à faire face aux politiques du conseil du Trésor et à d'autres compagnies d'aviation». On a alors affirmé à Black Aero-Space que lorsqu'on aurait besoin d'un opérateur pour ce service, on lancerait à nouveau des appels d'offres. Les installations de dégivrage de l'aéroport de Mirabel ont servi à dégivrer un seul avion pendant l'hiver 1975-1976.

On a décidé de constituer un comité de l'ATAC composé de quatre membres, dont deux d'Air Canada, pour présenter des recommandations au ministère des Transports sur la façon dont le service de dégivrage de l'aéroport devrait fonctionner au cours de l'hiver 1976-1977. Air Canada a été choisi comme opérateur et le ministère des Transports lui a donc accordé le contrat d'exploitation.

L'hiver 1976-1977 a été un désastre. Le 20 décembre 1976, le service a cessé de fonctionner; on n'a pas recommencé les opérations avant la fin de janvier. Les coûts de dégivrage étaient extrêmement élevés; les délais étaient très longs et il fallait beaucoup de temps pour effectuer le dégivrage.

Lorsque le service ne fonctionnait pas ou que les conditions étaient trop difficiles, les opérations de dégivrage se faisaient sur les aires de trafic ou en position regrouper, ce qui encrassait les déversoirs d'orages.

Black Aero-Space a offert son aide à Air Canada et au ministère des Transports. Cependant, selon Air Canada et Transports, le travail accompli a été très satisfaisant. On a en effet refusé toutes les offres d'aide.

Black Aero-Space a présenté un projet aux ministères des Transports, qui l'a accepté à une condition: qu'on obtienne l'appui de l'ATAC. On a demandé l'appui de l'ATAC, mais jusqu'à présent, aucune réponse n'a été reçue.

Le 19 mai 1977, Black Aero-Space a appris qu'Air Canada présenterait ses projets pour 1977-1978 en ce qui regarde le service de dégivrage de Mirabel, lors d'une réunion mixte à laquelle participeraient le ministère des Transports et l'ATAC et qui se tiendrait le 26 mai 1977 la réunion avait été convoquée par le ministère des Transports. Black Aero-Space a demandé de faire une contre-proposition, mais on a refusé d'accéder à sa demande.

Jusqu'à présent, les frais de premier établissement, y compris les frais de consultation, de conception et d'entretien, sont de l'ordre de \$5,700,000.00. Ces chiffres ne comprennent pas les années-hommes, le temps du personnel et les coûts exorbitants, de fonctionnement des compagnies d'aviation de Mirabel, non plus que l'entretien effectué par le ministère des transports.

A l'heure actuelle, les coûts se chiffrent à environ \$7,000,000,00 et peut-être même plus; quelle a été la leçon qu'ont pu en tirer le ministère des Transports et Air Canada? La réponse est très simple: Les erreurs à ne pas commettre.

Dégivrage central—Mirabel

Le 21 juin 1977

Le dégivrage des avions incombe habituellement aux compagnies aériennes et est normalement effectué sur l'aire de stationnement au moyen de camions. Comme il est obligatoire à Mirabel de protéger les eaux de ruissellement contre la contamination causée par les liquides de dégivrage, Transports Canada a dû examiner d'autres méthodes de dégivrage. Une des possibilités aurait été la construction d'un réseau d'écoulement perfectionné sur l'aire de stationnement, comprenant un grand bassin à partir duquel l'eau de ruissellement contaminée par le glycol aurait pu être amenée à l'usine d'épuration des eaux-vannes. La capacité de cette usine aurait cependant dû être beaucoup plus grande qu'en temps normal et le coût de l'usine aurait été d'environ \$20 millions. Une étude de toutes les possibilités a permis de déterminer qu'une installation centrale de dégivrage serait la solution la plus économique. Cette solution permet la collecte du glycol en un point central qui rend possible le recyclage du fluide et négligeable la contamination des eaux de ruissellement.

Bien que l'installation commune de dégivrage n'ait été construite qu'en 1975, c'est au début des années 1970 que débutèrent les travaux de planification et que fut présenté le projet préliminaire. Ce plan fut mis au point à la suite de consultations auprès de l'industrie aéronautique (Air Canada), qui avait plusieurs années d'expérience dans le domaine du dégivrage et, notamment, l'expérience d'une petite installation centrale à Dorval. Les coûts de construction de l'installation de Mirabel s'élèvent à environ \$5.7 millions.

Il n'existe nulle part au monde d'installation centrale complète de dégivrage et il faut donc considérer celle de Mirabel comme un prototype et un projet de mise au point. Elle fait l'objet d'un programme d'évaluation intensif et détaillé visant à la mise au point de normes pour la construction et l'exploitation futures d'installations centrales de dégivrage à d'autres aéroports canadiens.

La première raison d'être de cette installation est de protéger l'environnement, mais son concept présente d'autres avantages distincts et très importants.

a) Le prix du glycol, comme celui des autres produits pétroliers, a beaucoup augmenté. L'installation permet de le recueillir et de le recycler, ce qui constituera presque certainement une économie étant donné les prix actuels sur le marché international.

b) L'objet d'une installation centralisée est de fournir le liquide de dégivrage au moyen d'une grande flèche alimentée à partir d'une grande salle d'entreposage et de chauffage central au moyen d'un réseau souterrain de bouches. Le personnel nécessaire à l'exploitation d'une flèche est beaucoup moins nombreux que celui que nécessite le dégivrage par camions. Par ailleurs, l'utilisation de camions-citernes a toujours présenté des risques d'accidents et leur utilité est limitée à leur capacité et à la longueur de leur flèche.

A l'automne de 1975, on a fait un appel d'offres public pour l'exploitation de l'installation de dégivrage de Mirabel. La date limite de remise des offres était le 21 novembre 1975. Peu avant cette date, il est devenu évident que Transports Canada, l'*Air Transport Association of Canada* (ATAC) et les agents des compagnies aériennes n'étaient pas parvenus à un accord sur les méthodes et les règles de dégivrage à adopter sur l'aire de dégivrage de Mirabel. Pour cette raison et étant donné le temps hivernal imminent et le caractère prototypique de cette installation, il a été décidé que l'exploitation de cette dernière par un organisme ne possédant pas une vaste expérience du dégivrage serait impossible au cours de l'hiver de 1975-1976. L'annulation de l'appel d'offres relatif à l'exploitation de l'installation de dégivrage a été communiquée par télégramme le 20 novembre 1975 à tous les soumissionnaires.

L'ATAC avait recommandé qu'Air Canada exploite l'installation pour le compte des compagnies aériennes, puisqu'on jugeait que le service de dégivrage devait être assuré par un exploitant possédant la vaste expérience requise. Les normes procédurales établies par Air Canada (en accord avec l'ATAC) relative à la navigabilité, ainsi qu'à l'efficacité du dégivrage, ont reçu l'approbation provisoire de Transports Canada. Ce dernier a accepté la recommandation de l'ATAC, et Air Canada est devenu l'entrepreneur en dégivrage de Mirabel. L'installation n'a pas été terminée pour 1975-1976, et au cours de cette courte période d'exploitation le dégivrage s'est effectué sur l'aire du trafic. Une revue par l'ATAC d'une opération conjointe d'Air Canada et de C.P. Air a indiqué qu'un double emploi du personnel en résulterait. Il a donc été convenu qu'il serait plus approprié et plus économique pour Air Canada d'être l'entrepreneur de dégivrage.

Au cours de l'hiver de 1976-1977, l'exploitation de l'installation par Air Canada, qui a utilisé du matériel d'aspersion mobile conçu pour le dégivrage sur l'aire de trafic, a entraîné certains retards d'aéronef, des frais d'exploitation élevés et une faible récupération de glycol. Cette situation insatisfaisante est survenue à plusieurs occasions au cours de périodes où les conditions atmosphériques étaient très défavorables. Le reste du temps, le dégivrage était satisfaisant, même si on était loin de respecter les dates cibles relativement à la qualité prévue de service. Une évaluation de l'expérience de 1976-1977 a entraîné l'identification du besoin de modifier une partie de l'équipement de dégivrage et d'examiner les procédures relatives à son fonctionnement. Ces deux mesures sont en cours sous la direction de Transports Canada.

Au cours d'une récente réunion plénière de l'ATAC avec le groupe d'évaluation de Transports Canada, il a été décidé qu'étant donné qu'Air Canada possède les ressources nécessaires sur place, l'expérience et le nombre le plus élevé de vols, la société sera préposée au dégivrage pour la saison de 1977-1978 et possiblement pour celle de 1978-1979 jusqu'à ce que l'installation ne soit plus considérée comme un prototype.

Il a été décidé aussi que Transports Canada serait chargé de la direction détaillée de tous les aspects du travail de dégivrage.

La position de Transports Canada concernant les propositions présentées par la société *Black Aero-Space Limited* est la suivante: étant donné que le dégivrage relève essentiellement des compagnies aériennes, toute proposition doit recevoir l'approbation de l'industrie avant que Transports Canada puisse en tenir compte.

APPENDICE «TC-7»

TRANSPORT AÉRIEN AU CANADA
RECETTES ET DÉPENSES PRÉVUES ET EFFECTUÉES
POUR L'ENSEMBLE DU PROJET
(au 31 août 1976)
(en millions de dollars)

	PRÉVISIONS ORIGINALES			RECETTES ET DÉPENSES EFFECTUÉES			VARIATION AU DÉFICIT (AUGM.)/DIM.
	PRÉ-SERV. 8½ mois	Activités 31 mois	TOTAL- 39½ mois	PRÉ-SERV. 13½ mois	Activités 21 mois	TOTAL 34½ mois	
Salaires	\$415.0	\$3,043.5	\$3,458.5	\$745.6	\$2,912.8	\$3,658.4	\$(199.9)
Services de location et d'utilité	100.2	2,027.9	2,128.1	219.0	2,004.4	2,223.4	(95.3)
Autres services, approvisionnements et équipement	16.0	88.7	104.7	74.4	231.4	305.8	(201.1)
Voyage, sollicit. et imprévus	39.5	290.3	329.8	95.5	94.1	189.6	140.2
Service aux voyageurs	—	14.0	14.0	15.7	125.3	141.0	(127.0)
Publicité et promotion	35.0	409.0	444.0	31.1	218.2	249.3	194.7
Équipement et installations	55.1	608.3	663.4	48.3	738.8	787.1	(123.7)
Carburant et huile pour avion	33.5	538.0	571.5	116.2	617.3	733.5	(162.0)
Frais de propriété industrielle	88.7	368.3	457.0	142.5	405.6	548.1	(91.1)
Allocations diverses 1974-1975	—	130.0	130.0	—	—	—	130.0
Dépenses de capital	\$783.0	\$7,518.0	\$8,301.0	\$1,488.3	\$7,347.9	\$8,836.2	\$(535.2)
	191.0	—	191.0	107.7	113.9	221.6	(30.6)
DÉPENSES TOTALES	\$974.0	\$7,518.0	\$8,492.0	\$1,596.0	\$7,461.8	\$9,057.8	\$(565.8)
Revenus—Voyageurs	\$—	\$3,875.0	\$3,875.0	\$—	\$3,467.9	\$3,467.9	\$(407.1)
—Autres	—	—	—	—	28.1	28.1	28.1
REVENUS TOTAUX	\$—	\$3,875.0	\$3,875.0	\$—	\$3,496.0	\$3,496.0	\$(379.0)
DÉFICIT NET	\$974.0	\$3,643.0	\$4,617.0	\$1,596.0	\$3,965.8	\$5,561.8	\$(944.8)
Frais de clôture			—			109.4	(109.4)
DÉFICIT TOTAL			\$4,617.0			\$5,671.2	\$(1,054.2)

APPENDICE «TC-8»

TRÉSORERIE D'AIR CANADA
MODÈLE DE PLANIFICATION FINANCIÈRE

TYPE DE REVENUS

(en millions de dollars)	1977	1978	1979	1980	1981
gains avant intérêts et impôts	67.9	74.9	84.3	89.4	94.8
frais d'intérêts nets	65.3	60.4	55.7	55.1	61.3
gains avant impôts	2.1	14.5	28.6	34.3	33.5
impôt sur le revenu différé	1.1	7.2	14.3	17.1	16.7
gains après impôts	1.1	7.2	14.3	17.1	16.7

SOURCES ET DEMANDES DE FONDS TYPE

(en millions de dollars)	1977	1978	1979	1980	1981
SOURCES					
gains après impôts	1.1	7.2	14.3	17.1	16.7
impôt sur le revenu différé	1.1	7.2	14.3	17.1	16.7
dépréciation	116.0	116.9	119.0	124.4	132.1
autres (non comptant)	0.	0.	0.	0.	0.
encaisse obtenue par les activités	118.1	131.4	147.6	158.7	165.6
financement de billets sur l'équipe- ment	0.	0.	0.	0.	0.
obligations de location d'avions	0.	0.	0.	0.	0.
emprunts forcés à long terme	11.0	0.	0.	0.	110.0
SOURCES TOTALES	129.1	131.4	147.6	158.7	275.6
DEMANDES					
Usine et équipement	30.5	35.7	97.1	150.8	202.8
autres usine et équipement	44.9	22.2	23.0	44.7	40.7
Inventaire—	4.2	3.4	2.5	6.0	8.0
retrait de billets sur l'équipement	4.5	8.2	14.1	14.1	14.1
retrait de location d'avions	9.5	10.3	11.1	11.9	11.9 12.8
retrait de dettes secondaires	6.0	6.0	6.0	6.0	6.0
nouveaux retraits de dettes à long terme	1.1	0.7	0.7	0.7	11.7
DIVIDENDES	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2
intérêts capitalisés	0.	1.2	3.1	6.2	8.4
inventaire	0.	0.	0.	0.	0.
investissements	0.9	-1.0	-1.1	-1.2	-1.3
frais différés	0.	0.	0.	0.	0.
DEMANDES TOTALES	100.0	86.9	156.7	239.4	303.4
augmentation du capital de fonc- tionnement	29.1	44.5	-9.1	-80.7	-27.9
capital de fonctionnement initial	57.9	87.0	131.5	122.4	41.6
inventaire	0.	0.	0.	0.	0.
capital de fonctionnement final	87.0	131.5	122.4	41.6	13.8

ACTIF NET

capital de fonctionnement net	87.0	131.5	122.4	41.6	13.8
investissements—?	7.1	6.1	5.0	3.8	2.5
immobilisations nettes	845.2	790.8	797.5	880.8	1008.6
frais différés	4.4	4.4	4.4	4.4	4.4
ACTIF TOTAL NET	943.7	932.8	929.3	930.6	1029.3

PASSIF ET PARTICIPATION À LONG TERME

impôt sur le revenu différé	5.3	12.5	26.8	44.0	60.7
dette principale—billets sur l'équipement	66.2	58.0	43.9	29.8	15.7
dette principale—location d'avions	183.4	133.1	162.0	150.1	137.0
nouvelle dette principale à 9,900% 1977	9.9	9.2	8.4	7.7	7.0
nouvelle dette principale à 9,900% 1978	0.	0.	0.	0.	0.
nouvelle dette principale à 9,900% 1979	0.	0.	0.	0.	0.
nouvelle dette principale à 9,900% 1980	0.	0.	0.	0.	0.
nouvelle dette principale à 9,900% 1981	0.	0.	0.	0.	99.
DETTE PRINCIPALE TOTALE	259.5	240.3	214.3	187.6	259.0
DETTE SECONDAIRE À 7,440%	659.5	653.5	647.5	641.5	635.0
actions ordinaires à revenu variable	5.0	5.0	5.0	5.0	5.0
gains sur la participation	14.5	21.5	35.6	52.6	69.0
PARTICIPATION TOTALE	19.5	26.5	40.6	57.6	74.0
TOTAL DU PASSIF ET DE LA PARTICIPATION À LONG TERMS	943.7	932.8	929.3	930.6	1029.0

PRÉVISION D'AMORTISSEMENT

\$000,000	1977	1978	1979	1980	1981
Contrats de financement du matériel	4.5	8.2	14.1	14.1	14.1
Obligations de location d'aéronefs	9.5	10.3	11.1	11.9	12.8
dette secondaire	6.0	6.0	6.0	6.0	6.0
nouvelle dette principale à 9,900 % 1977	1.1	0.7	0.7	0.7	0.7
nouvelle dette principale à 9,900 % 1978	0.	0.	0.	0.	0.
nouvelle dette principale à 9,900 % 1979	0.	0.	0.	0.	0.
nouvelle dette principale à 9,900 % 1980	0.	0.	0.	0.	0.
nouvelle dette principale à 9,900 % 1981	0.	0.	0.	0.	11.0

COÛT DES PRÉVISIONS DE CAPITAUX

\$000,000	1977	1978	1979	1980	1981
Contrats de financement du matériel	5.0	4.7	4.6	4.5	4.4
Obligations de location d'aéronefs	15.5	14.8	14.1	13.4	12.6
nouvelle dette principale à 9,900 % 1977	0.5	0.9	0.9	0.8	0.7
nouvelle dette principale à 9,900 % 1978	0.	0.	0.	0.	0.
nouvelle dette principale à 9,900 % 1979	0.	0.	0.	0.	0.
nouvelle dette principale à 9,900 % 1980	0.	0.	0.	0.	0.
nouvelle dette principale à 9,900 % 1981	0.	0.	0.	0.	5.2
INTÉRÊT TOTAL SUR LA DETTE PRINCIPALE	21.0	20.4	19.6	18.7	22.9
int. sur la dette secondaire à 7.440%	49.3	48.8	48.4	48.0	47.5
INTÉRÊT TOTAL	70.3	69.3	68.0	66.6	70.4
Moins: intérêt capitalisé	0.	1.2	3.1	6.2	8.4
moins: récoltes d'intérêts sur l'inv. e.t.	4.5	7.7	9.2	5.3	0.7
FRAIS D'INTERÊTS NETS	65.8	60.4	55.7	55.1	61.3
DIVIDENDES	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2

TABLEAU D'ÉVALUATION

	1977	1978	1979	1980	1981
Règlement de la dette principale	3.2	3.7	4.3	4.8	4.1
Règlement de la dette totale	1.0	1.1	1.2	1.3	1.3
dette/capital total %	97.9	97.1	95.5	93.5	92.3
dividendes/gains après l'impôt %	19.0	2.8	1.4	1.2	1.2
actif net/total de la dette principale	3.6	3.9	4.3	5.0	4.0
actif net/dette totale	1.0	1.0	1.1	1.1	1.2
R.O.I.—actions %	4.4	31.5	42.7	34.9	25.4
R.O.I.—aviation %	7.8	7.3	7.7	8.1	8.4
gains par action %	21.10	144.99	286.41	342.91	334.60
valeur comptable par action %	389.10	530.09	812.50	1,151.41	1,482.02

PRÉVISIONS BUDGÉTAIRES, 26 AVRIL 1976
 VENTILATION DES DÉPENSES DE P&M dans le
 «Plan financier proposé pour 1977-1979
 (Avec prévisions pour 1980, 1981)»
 (Millions)

	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982
	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Dépenses de P&M par tableau	47.2	79.6	62.5	125.7	207.7	259.9	
Ventilation							
Aéronef*			26.1	92.1	145.8	197.8	
Aéronef—intérêt capitalisés			1.2	3.1	6.2	8.4	
Aéronef—améliorations	8.4	30.5	9.6	5.0	5.0	5.0	
Pièces de rechange	2.7	4.2	3.4	2.5	6.0	8.0	
Matériel au sol	12.7	13.1	13.8	10.0	20.0	20.0	
Installations	23.4	31.8	8.4	13.0	24.7	20.7	
Total	47.2	79.6	62.5	125.7	207.7	259.9	
*Ventilation des aéronefs							
1 B-747(F) '79 livraison			18.7	31.7			
2 B-727 '79 livraison			7.6	19.1			
1 B-747 '80 livraison				16.7	30.7		
6 B-727 '80 livraison				24.6	63.5		
1 B-747* '81 livraison					18.3	33.6	
7 B-727* '81 livraison					33.3	81.3	
2 B-747* '82 livraison						40.1	73.0
8 B-727* '82 livraison						42.8	100.8
			26.1	92.1	145.8	197.8	173.8

* Ces aéronefs ont été choisis uniquement pour arriver à de nouvelles autorisations de dépenses pour l'acquisition d'aéronefs; leur ventilation n'est fondée sur un plan; les achats effectifs pourraient consister en un ensemble différent de genres d'aéronefs y compris les L-1011.

WITNESSES—TÉMOINS

From Air Canada:

Mr. Claude I. Taylor, President;
Mr. André St-Denis, Director, Financing (Finance
Department).

From the Department of Transport:

Mr. J. T. Lyon, Assistant Deputy Minister, Current Policy
and Liaison.

D'Air Canada:

M. Claude I. Taylor, président;
M. André St-Denis, directeur.

Du ministère des Transports:

M. J. T. Lyon, sous-ministre adjoint, Politique actuelle et
liaison.

CH 1 4027
-782
HOUSE OF COMMONS

Issue No. 23

Thursday, June 23, 1977

Chairman: Mr. John Campbell

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 23

Le jeudi 23 juin 1977

Président: M. John Campbell

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

Transport and Communications

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transports et des communications

RESPECTING:

Bill C-17, An Act respecting the
reorganization of Air Canada

CONCERNANT:

Bill C-17, Loi portant réorganisation
d'Air Canada

APPEARING:

The Honourable Otto E. Lang,
Minister of Transport.

COMPARAÎT:

L'honorable Otto E. Lang,
Ministre des Transports

WITNESS:

(See back cover)

TÉMOIN:

(Voir à l'endos)



Second Session of the
Thirtieth Parliament, 1976-77

Deuxième session de la
trentième législature, 1976-1977

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT
AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. John Campbell

Vice-Chairman: Mr. David Collette

Messrs.

Blouin	Friesen
Brisco	Huntington
Clermont	Lambert (<i>Bellechasse</i>)
Flynn	Loiselle
Forrestall	(<i>Saint-Henri</i>)

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS
ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. John Campbell

Vice-président: M. David Collette

Messieurs

Mazankowski	Roy (<i>Laval</i>)
McRae	Stewart (<i>Cochrane</i>)
Orlikow	Towers
Ritchie	Watson—20
Rooney	

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Nino A. Travella

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)

On Wednesday, June 22, 1977:

Mr. McCain replaced Mr. Huntington.

On Thursday, June 23, 1977:

Mr. Duquet replaced Mr. Gendron;
Mr. Douglas (*Bruce-Grey*) replaced Mr. Langlois;
Mr. Flynn replaced Mr. Boulanger;
Mr. Lambert (*Bellechasse*) replaced Mr. Allard;
Mr. Brisco replaced Mr. McCain;
Mr. Huntington replaced Mr. MacKay;
Mr. Ellis replaced Mr. Stevens;
Mr. McRae replaced Mr. Harquail;
Mr. Demers replaced Mr. Condon;
Mr. Stevens replaced Mr. Ellis;
Mr. Langlois replaced Mr. Duquet;
Mr. Watson replaced Mr. Langlois;
Mr. Condon replaced Mr. Flynn;
Mr. Ellis replaced Mr. McKenzie;
Mr. Clermont replaced Mr. Condon;
Mr. Flynn replaced Mr. Demers;
Mr. Blouin replaced Mr. Lamontagne;
Mr. Friesen replaced Mr. Cadieu;

Conformément à l'article 65(4)(b) du Règlement

Le mercredi 22 juin 1977:

M. McCain remplace M. Huntington.

Le jeudi 23 juin 1977:

M. Duquet remplace M. Gendron;
M. Douglas (*Bruce-Grey*) remplace M. Langlois;
M. Flynn remplace M. Boulanger;
M. Lambert (*Bellechasse*) remplace M. Allard;
M. Brisco remplace M. McCain;
M. Huntington remplace M. MacKay;
M. Ellis remplace M. Stevens;
M. McRae remplace M. Harquail;
M. Demers remplace M. Condon;
M. Stevens remplace M. Ellis;
M. Langlois remplace M. Duquet;
M. Watson remplace M. Langlois;
M. Condon remplace M. Flynn;
M. Ellis remplace M. McKenzie;
M. Clermont remplace M. Condon;
M. Flynn remplace M. Demers;
M. Blouin remplace M. Lamontagne;
M. Friesen remplace M. Cadieu;

Mr. Towers replaced Mr. Stevens;

Mr. Ritchie replaced Mr. Ellis;

Mr. Rooney replaced Mr. Douglas (*Bruce-Grey*);

M. Towers remplace M. Stevens;

M. Ritchie remplace M. Ellis;

M. Rooney remplace M. Douglas (*Bruce-Grey*);

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, JUNE 23, 1977
(28)

[Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 9:50 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. Campbell, presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Brisco, Cadieu, Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Condon, Demers, Forrestall, Huntington, Lambert, Lamontagne, Loisel (*Saint-Henri*), Mazankowski, McKenzie, McRae, Roy (*Laval*), Stevens and Stewart (*Cochrane*).

Other Members present: Messrs. Ritchie and Towers.

Appearing: The Honourable Otto E. Lang, Minister of Transport.

Witness: From *Air Canada*: Mr. Claude I. Taylor, President.

The Committee resumed consideration of Bill C-17, An Act respecting the reorganization of Air Canada (*Air Canada Act, 1976*).

The Minister answered questions.

Debate resumed on the motion of Mr. Mazankowski that Clause 6 be amended by striking out line 17 on page 2 and substituting the following:

"outside Canada based upon sound business principles and in contemplation of profit,"

And debate continuing:

In Accordance with a motion of the committee at the meeting held on Thursday, November 4, 1976, the Chairman authorized that a document entitled "Selected Airlines—1975, Authorized and Outstanding Share Capital" and another document entitled "No. of Employees, December 31, 1976" submitted by Air Canada be printed as Appendices to this day's Minutes of Proceedings and Evidence. (*See Appendix "TC-9" and "TC-10" respectively*).

At 12:15 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

AFTERNOON MEETING
(29)

The Standing Committee on Transport and Communications met at 3:45 o'clock p.m., the Chairman, Mr. Campbell, presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Blouin, Brisco, Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Clermont, Flynn, Forrestall, Friesen, Huntington, Loisel (*Saint-Henri*), Mazankowski, McRae, Ritchie, Rooney, Roy (*Laval*), Stewart (*Cochrane*), Towers and Watson.

Appearing: The Honourable Otto E. Lang, Minister of Transport.

The Committee resumed consideration of Bill C-17, An Act respecting the reorganization of Air Canada (*Air Canada Act, 1976*).

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 23 JUIN 1977
(28)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h 50 sous la présidence de M. Campbell (président).

Membres du Comité présents: MM. Brisco, Cadieu, Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Condon, Demers, Forrestall, Huntington, Lambert, Lamontagne, Loisel (*Saint-Henri*), Mazankowski, McKenzie, McRae, Roy (*Laval*), Stevens et Stewart (*Cochrane*).

Autres députés présents: MM. Ritchie et Towers.

Comparaît: L'honorable Otto E. Lang, ministre des Transports.

Témoin: D'*Air Canada*: M. Claude I. Taylor, président.

Le Comité reprend l'étude du bill C-17, Loi portant réorganisation d'*Air Canada* (*Loi d'*Air Canada* de 1976*).

Le ministre répond aux questions.

Le débat se poursuit sur la motion de M. Mazankowski que l'article 6 soit modifié en remplaçant la ligne 16, à la page 2, par ce qui suit:

«étranger, basé sur des règles de saine gestion et à la recherche du profit.»

Le débat se poursuit:

Conformément à une motion du Comité adoptée à la séance du jeudi 4 novembre 1976, le président autorise qu'un document intitulé: «Lignes aériennes (sélection)—1975, capital-actions autorisé et en circulation» et un autre document intitulé «Nombre d'employés au 31 décembre 1976» soumis par Air Canada, soient joints aux procès-verbal et témoignages de ce jour. (*Voir appendices "TC9" et "TC10" respectivement*).

A 12 h 15, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI
(29)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 15 h 45 sous la présidence de M. Campbell (président).

Membres du Comité présents: MM. Blouin, Brisco, Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Clermont, Flynn, Forrestall, Friesen, Huntington, Loisel (*Saint-Henri*), Mazankowski, McRae, Ritchie, Rooney, Roy (*Laval*), Stewart (*Cochrane*), Towers et Watson.

Comparaît: L'honorable Otto E. Lang, ministre des Transports.

Le Comité reprend l'étude du bill C-17, Loi portant réorganisation d'*Air Canada* (*Loi d'*Air Canada* de 1976*).

Debate resumed on the amendment of Mr. Mazankowski that Clause 6 be amended by striking out line 17 on page 2 and substituting the following:

“outside Canada based upon sound business principles and in contemplation of profit,”

The question being put on the amendment, it was negatived: (YEAS) (7)—(NAYS) (8)

On motion of Mr. Roy (*Laval*) it was resolved,—that Clause 6 be amended by striking out in the French version, line 22 on page 2 and substituting therefor the following:

“l'exercice de ses attributions, des aéronefs, des”

Mr. Mazankowski, moved that Clause 6 be amended by striking out line 25 on page 2 and substituting the following therefor:

“necessarily or incidental to movements by air freight into or within Canada, and in compliance with highway transport regulations in each province.”

The question being put on the amendment, it was negatived: (YEAS) (6)—(NAYS) (9)

Mr. Roy (*Laval*) moved that Clause 6 be amended by striking out line 44 on page 2 and substituting therefor the following:

“conducting its business”

After debate therein, the question being put on the amendment, it was agreed to.

Mr. Roy (*Laval*) moved that Clause 6 be further amended by striking out line 47 on page 2 and substituting the following therefor:

“officers and employees of the Corporation;

(g) subject to subsection (4), acquire and hold shares or debt obligations of any other body corporate carrying on activities similar or incidental to those of the Corporation and sell or otherwise deal with such shares or debt obligations;

(h) invest and deal with the moneys of the Corporation not immediately required in such manner as may be determined by the Board; and

(i) do such other things as are necessary on incidental to the carrying out of its activities.”; and

After debate, therein, the question being put on the amendment, it was agreed to:

On motion of Mr. Roy (*Laval*), it was resolved that Clause 6 be further amended by striking out lines 4 to 6 in the French version on page 3, and substitute therefor the following:

Élargissement des attributions de la Société

“(2) Le gouverneur en conseil peut, par décret, autoriser la société à exercer d'autres attributions que celles autorisées par la présente”.

Mr. Huntington moved that Clause 6 be amended by deleting lines 1 to 4 on page 3.

After debate thereon, the question being put on the amendment, it was negatived: (YEAS) (6)—(NAYS) (8)

On motion of Mr. Roy (*Laval*), it was resolved that Clause 6 be further amended by striking out line 8 on page 3 and substituting the following therefor:

Le débat se poursuit sur l'amendement de M. Mazankowski que l'article 6 soit modifié en remplaçant la ligne 16, à la page 2, par ce qui suit:

«l'étranger, basé sur les règles de saine gestion et à la recherche du profit.»

L'amendement, mis aux voix, est rejeté par 8 voix contre 7.

Sur motion de M. Roy (*Laval*),—Il est décidé que la version française de l'article 6 soit modifié en y supprimant, à la page 2, la ligne 22 qui est remplacée par ce qui suit:

«l'exercice de ses attributions, des aéronefs, des»

M. Mazankowski propose que l'article 6 soit modifié en remplaçant la ligne 23, à la page 2, par ce qui suit:

«nécessairement ou relevant du transport aérien de marchandises vers le Canada et à l'intérieur du Canada, et conformément aux règlements du transport routier dans chaque province.»

L'amendement, mis aux voix, est rejeté par 9 voix contre 6.

M. Roy (*Laval*) propose que l'article 6 soit modifié en remplaçant la ligne 45, page 2, par ce qui suit:

«à l'exercice de ses activités»

Après débat, l'amendement, mis aux voix, est adopté.

M. Roy (*Laval*) propose que l'article 6 soit modifié davantage en y supprimant, à la page 2, la ligne 45 qui est remplacée par ce qui suit:

«geants et employés de la société;

g) sous réserve du paragraphe (4), acquérir et détenir des actions ou des titres de créance de toute autre personne morale exerçant des attributions semblables ou accessoires aux siennes, ainsi que les vendre ou autrement en disposer;

h) placer et gérer ses deniers qui ne sont pas immédiatement requis, de la manière qui peut être déterminée par le conseil; et

i) faire tout ce qui est nécessaire ou accessoire à l'exercice de ses attributions.»

Après débat, l'amendement, mis aux voix, est adopté.

Sur motion de M. Roy (*Laval*),—Il est décidé que la version française de l'article 6 soit modifiée en y supprimant, à la page 3, les lignes 4 à 6 qui sont remplacées par ce qui suit:

«(2) Le gouverneur en conseil peut, par décret, autoriser la société à exercer d'autres attributions que celles autorisées par la présente»

M. Huntington propose que l'article 6 soit modifié en supprimant les lignes 4 à 7, à la page 3.

Après débat, l'amendement, mis aux voix, est rejeté par 8 contre 6.

Sur motion de M. Roy (*Laval*),—Il est décidé que l'article 6 soit modifié davantage en y supprimant, à la page 3, les lignes 10 et 11 qui sont remplacées par ce qui suit:

“powers and privileges of a”

Mr. Mazankowski moved that Clause 6 be amended by striking out line 12 on page 3 and substituting therefor the following:

“Council, after public hearings have been held and notice published in the Canada Gazette”

After debate thereon, the question being put on the amendment, it was negatived. (YEAS) (6)—(NAYS) (8)

The question being put on Clause 6 as amended, it was agreed to on division.

On Clause 7

Mr. Roy (*Laval*) moved that Clause 7 be amended by striking out line 40 on page 3 and substituting the following:

“more than thirteen other directors.

Business principles

(1.1) In discharging its responsibilities under this Act, the Board shall have due regard to sound business principles, and in particular the contemplation of profit.”

Mr. McRae moved that the amendment be amended by adding after the words “regard to” the words:

“Service to the Canadian Community”

After debate thereon, the question being put on the sub-amendment it was negatived: (YEAS) (2)—(NAYS) (12)

Mr. McRae moved that the amendment be amended by deleting the words “in particular” in line 4 and substituting therefor the word:

“to”

After debate thereon, the question being put on the sub-amendment, it was negatived: (YEAS) (2)—(NAYS) (12)

The Question being put on the amendment it was agreed to.

Mr. Mazankowski moved that Clause 7 be amended by striking out lines 4 to 6 on page 4 and substituting the following therefor:

“Each Director shall be appointed by the Governor in Council, on the recommendation of the Chairman and the President, to hold office during . . .”

And debate arising thereon,

Clause 7 was allowed to stand.

At 5:00 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

«capacité, les droits, pouvoirs et privilèges d'une personne physique.»

M. Mazankowski propose que l'article 6 soit modifié en remplaçant la ligne 13, page 3, par ce qui suit:

«après que des audiences publiques auront été tenues et qu'un avis aura été publié dans la Gazette du Canada»

Après débat, l'amendement, mis aux voix, est rejeté par 8 contre 6.

L'article 6 modifié, mis aux voix, est adopté sur division.

Article 7

M. Roy (*Laval*) propose que l'article 7 soit modifié en remplaçant, à la page 3, la ligne 38 par ce qui suit:

«nistrateurs.

(1.1) En exerçant les fonctions qui lui sont conférées par la présente loi, le conseil doit respecter les règles de saine gestion commerciale, notamment la recherche du profit.»

M. McRae propose que l'amendement soit modifié en ajoutant après le mot «respecter» les mots:

«Service à la collectivité canadienne».

Après débat, le sous-amendement, mis aux voix, est rejeté par 12 voix contre 2.

M. McRae propose que l'amendement soit modifié en remplaçant le mot «notamment», à la ligne 4, par ce qui suit:

«à»

Après débat, le sous-amendement, mis aux voix, est rejeté par 13 voix contre 2.

L'amendement, mis aux voix, est adopté.

M. Mazankowski propose que l'article 7 soit modifié en remplaçant les lignes 4 à 6, à la page 4, par ce qui suit:

«Les administrateurs sont nommés par le gouverneur en conseil, sur la recommandation du président du Conseil d'administration et du président pour un mandat au cours duquel . . .»

Le débat s'engage par la suite.

L'article 7 est réservé.

A 17 heures, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Nino A. Travella,

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Thursday, June 23, 1977

• 0953

[Texte]

The Chairman: Order, please. We have the necessary quorum to hear evidence, and we will resume consideration on Bill C-17, An Act respecting the reorganization of Air Canada.

We are pleased to have with us this morning the Honourable Otto Lang, Minister of Transport. With Mr. Lang is Mr. J. T. Lyon, Assistant Deputy Minister, Current Policy and Liaison.

We will continue on Clause 6.

On Clause 6—*Capacities and activities of the Corporation*

The Chairman: Mr. Mazankowski had moved that Clause 6 be amended by striking out line 17 on page 2 and substitute the following therefor:

outside Canada, based upon sound business principles and contemplation of profit.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, on this particular clause, I think the amendment speaks for itself. I realize that the Minister may have not had the benefit of the arguments that have been advanced in part of this particular amendment, but I am sure that he has been briefed on the subject matter by his officials.

I wonder, Mr. Chairman, if at the outset we might have some reaction from the Minister in connection with this particular amendment which I have proposed, having regard to the fact that it does coincide quite substantially with the statements he has been making with regard to the operation of Air Canada, both inside and outside the House.

We on this side of the House and in this Committee, are particularly pleased about the Minister's attitude in this connection, having regard to the fact that the previous chief executive officer felt—and it has been alluded to by other people associated with the airline—that the role of Air Canada should be quite clearly defined. After 40 years, while we are going through the reorganization of the Air Canada Act and quite substantially altering the capital structure and the debt structure, we think it is an opportune time to insert this particular principle that has received general acceptance and agreement in all quarters. We think it is the opportune time to incorporate it into legislative form.

I want to assure the Minister that there is nothing hallowed about the exact wording that I have proposed. I would be prepared to accept some modification in the wording if the Minister finds some of the words or a phrase uncomfortable, providing it does not deviate from the general thrust and the principle which is outlined contained within that amendment.

Mr. Chairman, if we could have a reaction from the Minister, perhaps we might be able then to react and respond in appropriate fashion.

The Chairman: Mr. Lang.

Hon. Otto Lang (Minister of Transport): Mr. Chairman, the words and the spirit of the amendment are certainly in accordance with the policy statement that I made at the time

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le jeudi 23 juin 1977

[Traduction]

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Nous avons maintenant le quorum et nous pouvons entendre les témoignages. Nous allons reprendre l'étude du Bill C-17, Loi portant réorganisation d'Air Canada.

Nous accueillons avec plaisir ce matin l'honorable Otto Lang, ministre des Transports. Il est accompagné de M. J. T. Lyon, sous-ministre adjoint, Politique actuelle et liaison.

Nous continuons à l'article 6.

Article 6—Capacité et pouvoirs de la société

Le président: M. Mazankowski propose qu'on modifie l'article 6 en remplaçant la ligne 17, à la page 2, par ce qui suit:

l'étranger, dans le respect des règles de saine gestion commerciale, notamment de la recherche du profit.

M. Mazankowski: Monsieur le président, au sujet de cet article, je pense que l'amendement se passe d'explication. Le ministre n'a peut-être pas profité des arguments qui ont été présentés au sujet de cet amendement, mais je suis certain que ses hauts fonctionnaires le lui ont expliqué.

Je me demande, monsieur le président, si, au départ, nous pourrions savoir du ministre quelle est sa réaction concernant cet amendement, étant donné qu'il coïncide avec les déclarations qu'il a faites à la Chambre et à l'extérieur relativement à l'exploitation d'Air Canada.

Nous, de ce côté-ci, sommes particulièrement satisfaits de l'attitude du ministre sous ce rapport, étant donné que l'ancien président-directeur général croyait, de même que certaines autres personnes associées avec cette compagnie aérienne, que le rôle d'Air Canada devrait être clairement défini. Après 40 ans, alors que nous prévoyons la réorganisation d'Air Canada par une loi qui doit changer substantiellement les aspects capital et dette, nous pensons qu'il est opportun d'insérer ce principe, qui a reçu l'assentiment général dans tous les secteurs. Nous pensons que le moment est bien choisi de l'incorporer dans la loi.

Je tiens à assurer le ministre qu'il n'y a rien de sacré dans le libellé que j'ai proposé. Je suis disposé à certains changements si le ministre croit que certains mots ou une autre phrase serait mieux appropriée, à la condition que cela ne change pas l'effet global et le principe qui est contenu dans cet amendement.

Monsieur le président, j'aimerais bien que le ministre nous donne sa réaction.

Le président: Monsieur Lang.

L'hon. Otto Lang (ministre des Transports): Monsieur le président, les mots et l'esprit de cet amendement sont certainement conformes à la déclaration de politique que j'ai faite au

[Text]

of Second Reading and with statements I have made on other occasions. My greatest problem with the amendment is that, placed in Clause 6(1) as is now proposed, the words could have unknown impact upon the actual powers of the Corporation to do certain things. In other words, the kinds of things they would be judging they should do in connection with their business might be challenged by someone as not being within their powers to do because of this test. Obviously, we ordinarily would want the Corporation to have the management and general flexibility to make its judgment about that and not have that tested by someone outside as to whether what it is doing is according to sound business principles.

Therefore, I do not have as much difficulty with the spirit of what is intended, which I think is a guideline in the law along these lines, as I have with the location right here in the clause modifying its powers. I would think we might find a better place to locate these sorts of words.

Mr. Mazankowski: Am I to take it, then, Mr. Chairman, that the Minister finds some difficulty in terms of both the general thrust—I think there are really two areas, the question of sound business principles and the question of contemplation of profit. Does he find some unease about both of those factors, or one, or one more than the other?

Mr. Lang: I do not find a difficulty with either of them in a general way; I see the difficulty with both of them located here because both seem to be narrowing the legal power of the Corporation to do something.

• 1000

Mr. Mazankowski: It seems to me, Mr. Minister, that somewhere along the line there has to be some measurement or some standard to measure the operations of Air Canada. Mr. Pratt, the previous chief executive officer, said on many occasions that he felt frustrated by the fact that it was never clearly defined as to whether the role of the airline should be operated in anticipation of a profit or essentially to provide a service, and a service at any cost. He complained of that constantly because he did not have that direction. You, sir, have given that direction, but as you know, ministers of Transport come and so. In the interests of continuity, the interests of stability, the interests of building confidence and morale in terms of the employees, and also confidence and morale in terms of the public—and we may be going public with this corporation some day—it just seems to me that this sort of principle should be enshrined within the capacities and the directives of the corporation, and I think it is an appropriate time.

We know, Mr. Chairman, that over the next five or ten years we will have to have a tremendous amount of capital invested in all forms of transportation in this country. We also know that the return on investment in the transportation sector has not been up to par, and as a result it has been very difficult to attract capital, particularly from the private sector. We are faced with the prospect of huge dollar investments in the infrastructure in terms of plant and equipment. Consistent with the national transportation policy of viable commercial enterprises, it seems to me that we should start with a Crown

[Translation]

moment de la deuxième lecture du bill et avec les déclarations que j'ai faites à d'autres occasions. La difficulté avec cet amendement, c'est qu'il est placé à l'article 6(1) et que le libellé pourrait avoir des effets inconnus sur les pouvoirs actuels de la société pour certaines activités. Autrement dit, le genre de chose que les administrateurs jugent devoir faire dans leur entreprise pourrait être mise en question par une personne qui déclarerait qu'ils n'ont pas le pouvoir de le faire, à cause de ce texte. Il est évident que nous voulons habituellement que la société ait l'autorité et la souplesse nécessaires pour prendre des décisions à ce sujet, sans que quelqu'un de l'extérieur soulève la question de savoir si c'est conforme à des règles de saine gestion commerciale.

Par conséquent, je n'ai pas tellement de difficulté à accepter l'esprit de cet amendement, qui, à mon avis est une directive à inscrire dans la loi, mais j'en ai un peu quant à l'endroit où il faudrait insérer cet article modifiant les pouvoirs. Je pense qu'on pourrait trouver un meilleur endroit pour insérer ces mots.

M. Mazankowski: Dois-je comprendre, monsieur le président, que le ministre y trouve une certaine gêne quant à la portée—je pense qu'il y a là deux domaines: la question des règles de saine gestion commerciale et la question d'une recherche du profit. Est-ce qu'il a de la difficulté à accepter ces deux facteurs, ou seulement un plus que l'autre?

M. Lang: Je n'en ai ni pour l'un ni pour l'autre, de façon générale. Je trouve qu'il est difficile de le placer ici, car il semble que nous amoindrissions le pouvoir juridique de la société à faire certaines choses.

M. Mazankowski: Il me semble, monsieur le ministre, qu'il faudrait à un certain moment avoir une certaine mesure, ou certains critères, pour évaluer les activités d'Air Canada. M. Pratt, l'ancien président, a dit à plusieurs reprises qu'il se sentait frustré du fait qu'on n'avait jamais clairement défini si la compagnie aérienne devait envisager de faire des profits ou essentiellement fournir un service, un service à n'importe quel prix. Il s'en est plaint constamment, car on ne lui avait pas donné d'orientation. Vous, monsieur, avez donné cette orientation, mais comme vous le savez, les ministres des Transports vont et viennent. Dans l'intérêt de la continuité, de la stabilité, de l'établissement d'une certaine confiance, et du moral des employés, et également du public,—cette société deviendra peut-être publique un jour,—il me semble qu'il faudrait consacrer ce genre de principe dans les pouvoirs et les principes directeurs de la société; ça me semble le moment approprié.

Nous savons, monsieur le président, qu'au cours des cinq ou dix prochaines années, il y aura énormément de capitaux investis dans toutes sortes de moyens de transport au pays. Nous savons également que les profits découlant des investissements dans les transports n'ont pas été ce qu'ils auraient dû être; il a donc été difficile d'attirer des capitaux, particulièrement du secteur privé. Nous faisons face à d'énormes investissements dans l'infrastructure, au chapitre des bâtiments et de l'équipement. Conformément à la politique nationale des transports pour les entreprises commerciales viables, je crois

[Texte]

corporation as being a viable and truly commercial entity; a mature transportation company. If we can establish that in our national airline, it may serve to improve the total investment climate all across the transportation sector. When we are talking about user pay, when we are talking about commercial viability, when we are talking about the need for improved transportation systems, we certainly are not talking about providing services that do not at least cover the costs in most cases.

I know there has been some concern about this particular amendment in terms of its relationship to providing service in regional areas or in areas where some lines may not be profitable. When we are looking at this particular amendment I think we are looking at it in terms of the over-all global context. We have provision under Clause 8 whereby the Cabinet can direct the airline to provide a service that is in the public interest, but which may not recover the variable costs or which may not be compensatory. I think that is all the more reason why the profit motive should be clearly enshrined. As you have pointed out on many occasions, Mr. Minister, and quite correctly, I think, the costs of providing a service that may be uneconomical should be identified. They should be clearly stated and paid for out of the public treasury, and one should not expect them to be cross-subsidized in a total fashion from the general revenues of the particular corporation providing the service.

I am certainly not adamant in saying that the amendment or the principle be enshrined in Clause 6. I am prepared to bow to you and to have it placed in an area more compatible with your thinking. Nevertheless, I still maintain that something along that spirit should be placed within the framework of the legislation.

Mr. Lang: I believe we could find words that carry this thrust, probably in Clause 7, which is the management clause. We might introduce a new subclause which in effect directs or indicates that the board, in the conduct of the business of the corporation, is to have due regard to sound business principles and the contemplation of profit.

• 1005

The Chairman: Mr. Mazankowski, have you terminated your questioning?

Mr. Mazankowski: I would have to consider that for a moment, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. McKenzie.

Mr. McKenzie: Thank you, Mr. Chairman.

Since profit seems to be the main theme this morning, I would like to discuss this serious problem they have at Dorval. I do not know whether Mr. Lang is familiar with all the details, as he has been away but I received a telegram earlier this week from the president of the Canadian Aviation Fellowship in Montreal. They have a membership of 1,000 and they...

[Traduction]

qu'il faudrait commencer par une société de la Couronne qui pourrait être viable et une véritable entité commerciale, une société des transports ayant de la maturité. Si nous pouvons réaliser ces objectifs pour notre compagnie aérienne nationale, nous pourrions améliorer le climat des investissements partout dans le secteur des transports. Lorsque nous disons que l'utilisateur doit payer, que l'entreprise commerciale doit être viable, qu'il faut améliorer les réseaux de transport, nous ne pensons certainement pas à fournir des services qui ne feront pas au moins leurs frais dans la plupart des cas.

Je sais qu'on s'est inquiété de cet amendement par rapport à l'offre de services dans les régions ou les secteurs où ce ne serait peut-être pas rentable. Lorsque nous examinons cet amendement, nous le voyons dans son contexte global. Nous avons une disposition à l'article 8 qui permet au cabinet d'ordonner à la compagnie aérienne d'offrir un service dans l'intérêt public, là où les divers coûts ne pourraient être recouverts. Raison de plus pour que cet aspect profit soit consacré en toute lettre. Comme vous l'avez signalé à plusieurs reprises, monsieur le ministre, et avec raison, les coûts d'un service qui ne serait pas économique doivent être identifiés. Il faut qu'ils soient définis avec certitude et remboursés à même le trésor public. Il ne faut pas s'attendre à ce que ce service soit subventionné à même les recettes générales de la société qui offre les services.

Je ne suis certainement pas intransigeant en disant que l'amendement ou le principe doit être incorporé à l'article 6. Je suis disposé à m'incliner devant vous et à le placer à un endroit mieux approprié, si vous le désirez. Néanmoins, je maintiens que cet esprit doit faire partie de la loi.

M. Lang: Je pense que nous pourrions trouver des mots dans ce sens, probablement à l'article 7, qui est l'article concernant la direction. Nous pourrions présenter un nouvel article qui pourrait, en fait, ordonner ou indiquer que le conseil, lorsqu'il s'occupe des affaires de la société, doit tenir compte des règles de saine gestion commerciale, notamment de la recherche du profit.

Le président: Monsieur Mazankowski, avez-vous terminé vos questions?

M. Mazankowski: Laissez-moi y penser un instant.

Le président: Monsieur McKenzie.

M. McKenzie: Merci, monsieur le président.

Étant donné que le profit semble être un terme principal ce matin, j'aimerais parler du problème sérieux qui se pose à Dorval. Je ne sais pas si M. Lang est au courant des détails, étant donné qu'il a été absent, mais j'ai reçu un télégramme plus tôt cette semaine du président de la Canadian Aviation Fellowship de Montréal. Cette association compte 1,000 membres et...

[Text]

The Chairman: Order, please. Mr. McKenzie, I will have to restrict the comments to the clause this morning. If there are any comments other than with regard to the particular Clause 6, it has been agreed that we can revert to Clause 1 once we have gone through all the clauses.

Mr. McKenzie: We are still discussing Mr. Mazankowski's amendment, are we not?

The Chairman: That is correct. But I would appreciate it if you would keep your comments relevant to that clause.

Mr. McKenzie: Definitely. I certainly will.

There is no way that you can run an airline efficiently and safely and have a profit with the type of labour problems they have at Dorval with 2,600 employees wanting to get transferred out of Quebec. I do not know how you can even operate the airline properly at all, and you certainly would not be working towards a profit, with a condition like that on your hands; and I do not think we can just ignore this problem. It certainly falls in line with this amendment of Mr. Mazankowski's where we are talking about sound business principles and the contemplation of profit, Mr. Chairman. There are 2,600 employees who are requesting a transfer out of the province immediately—and I have read other letters into the record relating to the concerns of employees.

I also presented a motion earlier this week, Mr. Lang, requesting an order from the House of Commons authorizing this Committee to call witnesses and to conduct a full-scale investigation into this serious problem at Dorval, and our Chairman stated that he would take this under advisement—the requesting of this order from the House.

I also raised the matter yesterday with the Government House Leader and he said he would look into the matter. So I would like to ask you, has the Chairman, Mr. Campbell, had an opportunity to discuss with you this motion of mine, which was accepted, calling for this Committee to investigate the problems at Dorval?

Mr. Lang: We have not had a chance to discuss it. I just arrived back from the West this morning.

Mr. McKenzie: Would you consider that a problem: 2,600 employees requesting a transfer out of the province?

Mr. Lang: I had thought that this matter was discussed fairly fully when Mr. Taylor was here with the committee and I would think that is the proper kind of conversation to have about it.

Mr. McKenzie: Would you be prepared to take the necessary steps to give this Committee an order from the House to conduct an inquiry into this problem at Dorval?

Mr. Lang: I would want, certainly, to look into the situation further before reaching that conclusion. I would, on the surface, tend to believe that the management of the Corporation would want to deal with this question effectively, that it would be the proper body to deal with it, and I am not sure that we would want to . . .

[Translation]

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Monsieur McKenzie, je dois limiter les commentaires, ce matin, à l'article en discussion. Si vous avez des observations autres que celles qui concernent l'article 6, nous avons convenu de revenir à l'article 1 une fois que nous en aurons terminé l'étude de toutes les autres clauses.

M. McKenzie: Nous en sommes toujours à discuter l'amendement de M. Mazankowski, n'est-ce pas?

Le président: C'est exact. Je vous serais reconnaissant de nous faire des observations au sujet de cet article seulement.

M. McKenzie: Certainement. C'est ce que je vais faire.

Il n'est pas du tout possible d'exploiter une compagnie aérienne efficacement et de façon sécuritaire et de réaliser un profit avec le genre de problème de travail qu'il y a à Dorval, où 2,600 employés veulent être mutés à l'extérieur du Québec. Je ne sais même pas comment vous pouvez efficacement exploiter une ligne aérienne; et vous ne pouvez certainement pas travailler pour réaliser un profit dans des conditions comme celles-là. Je ne pense pas qu'il faille ignorer le problème. C'est certainement dans le cadre de l'amendement que M. Mazankowski a présenté, qui traite de saine gestion commerciale et de la recherche du profit. Il y a 2,600 employés qui demandent une mutation à l'extérieur de la province immédiatement, et j'ai lu d'autres lettres, pour le compte rendu, concernant les inquiétudes de ces employés.

J'ai également présenté une motion un peu plus tôt cette semaine, monsieur Lang, demandant une ordonnance de la Chambre pour autoriser le Comité à convoquer des témoins afin de faire une enquête complète sur ces problèmes sérieux qui existent à Dorval. Notre président a déclaré qu'il étudierait la question—la demande d'une ordonnance de la Chambre.

J'ai également soulevé la question hier auprès du leader du gouvernement et il m'a répondu qu'il examinerait la question. J'aimerais donc vous demander si le président, M. Campbell, a eu l'occasion d'en discuter avec vous; a-t-il accepté cette motion pour que ce comité-ci enquête sur les problèmes de Dorval?

M. Lang: Nous n'avons pas eu l'occasion d'en discuter. Je ne suis revenu de l'Ouest que ce matin.

M. McKenzie: Allez-vous tenir compte de ce problème: 2,600 employés qui demandent une mutation à l'extérieur de la province?

M. Lang: J'avais l'impression que cette question avait été discutée en profondeur lorsque M. Taylor est venu ici. Je pense que c'était le moment approprié pour le faire.

M. McKenzie: Seriez-vous disposé à prendre les mesures nécessaires pour donner au Comité une ordonnance de la Chambre pour faire enquête à ce sujet?

M. Lang: Je vais certainement étudier la situation de plus près avant d'en arriver à une conclusion. A première vue, j'ai tendance à croire que la direction de la société voudra d'abord s'en occuper, et je pense que c'est l'organisme qui doit le faire. Je ne suis pas certain que nous devrions . . .

[Texte]

• 1010

Mr. McKenzie: That is the problem: they are not dealing with it effectively. Mr. Taylor has assured us that these are just minor incidences, these requests, and that a lot of the requests were due to health problems. Well, it has got nothing to do with health problems at all, and I would just like to read into the record another letter I received this morning from an Air Canada employee:

Dear Sir:

I would like to thank you for bringing up the Air Canada transfer problem in the House.

The Chairman: Mr. Roy, on a point of order.

M. Roy: Monsieur le président, je pense que c'est encore une autre intervention de la part de l'honorable M. McKenzie, qui a déjà fait l'objet de réponses à trois ou quatre reprises de la part du président d'Air Canada, M. Taylor; en ce qui concerne le moral des employés cette motion-là est sans fondement.

En ce qui concerne le nombre des employés, M. Taylor a clairement exposé à plusieurs reprises au Comité qu'il s'agissait d'un nombre d'environ 300 employés, plus exactement de 326 employés. Il a expliqué exactement les raisons pour lesquelles il y avait peut-être certains employés qui avaient formulé une demande de transfert vers une autre province, mais non pas pour les raisons que l'honorable député, M. McKenzie, a mentionnées, non pas pour les raisons qui ont été mentionnées.

Cette motion a fait l'objet de plusieurs discussions, monsieur le président; vous avez décidé que le Sous-comité de l'ordre du jour et de la procédure pourrait éventuellement prendre position sur cela. L'honorable député a de plus soulevé la question en Chambre hier, et l'Orateur lui a répondu que cela ne pourrait pas faire l'objet d'un débat.

Alors, cette question-là est encore dans les mains du Sous-comité de l'ordre du jour et de la procédure, monsieur le président, et je suis déçu de voir le député monsieur McKenzie soulever encore cette question-là lors de l'étude du projet de loi C-17.

Le président: Merci, monsieur Roy. A propos du même rappel au Règlement, monsieur?

M. Lambert: Au sujet du même rappel au Règlement que le député de Laval.

Evidemment, je suis tout à fait nouveau au sein de ce Comité...

Mr. McKenzie: Is my 10 minutes up?

Le président: M. Lambert, invoque le Règlement.

M. Lambert: C'est à propos du rappel au Règlement qui vient d'être soulevé par le député de Laval.

Le président: Monsieur Lambert, de Bellechasse.

M. Lambert: Est-ce que vous me permettez?

Le président: Oui, monsieur Lambert.

M. Lambert: Je tiens à dire d'abord qu'on est débordé avec toutes ces séances de comités. On ne peut pas être partout à la fois, et je remplace mon collègue qui devait être ici ce matin.

[Traduction]

M. McKenzie: C'est là le problème: cela n'est pas traité efficacement. M. Taylor nous a assuré qu'il n'y avait que des incidents mineurs, et que ces demandes, en grande partie, étaient dues à des problèmes de santé. Eh bien, cela n'a rien à voir avec des problèmes de santé du tout et je voudrais tout simplement vous lire une autre lettre que j'ai reçue ce matin d'un employé d'Air Canada:

Monsieur,

J'aimerais vous remercier d'avoir soulevé la question des mutations d'Air Canada à la Chambre.

Le président: Monsieur Roy, un rappel au Règlement!

Mr. Roy: Mr. Chairman, I think we have here another one of the hon. Mr. McKenzie's interventions which has already been answered three or four times by the Chairman of Air Canada, Mr. Taylor; in so far as employees morale is concerned that motion is groundless.

In so far as the number of employees is concerned, Mr. Taylor has clearly told this Committee several times already that it affected 300 employees, more precisely, 326. He explained the exact reasons for which some employees had asked for a transfer to another province, but not for the reasons mentioned by the hon. member of Parliament, Mr. McKenzie; not for the reasons that were mentioned.

This motion has already been discussed several times, Mr. Chairman; you have already decided that the Subcommittee on Agenda and Procedure would make a decision on it. The hon. member also raised the question in the House yesterday and Mr. Speaker answered that it was not receivable and could not be debated.

So that question is still in the hands of the Subcommittee on Agenda and Procedure, Mr. Chairman, and I am disappointed to see Mr. McKenzie bringing this question up once again during consideration of Bill C-17.

The Chairman: Thank you, Mr. Roy. On the same point of order, sir?

Mr. Lambert: On the same point of order as the member from Laval.

Of course, I am quite new in this Committee...

M. McKenzie: Mes dix minutes sont écoulées?

The Chairman: Mr. Lambert, on a point of order.

Mr. Lambert: Concerning the point of order raised by the member from Laval.

The Chairman: Mr. Lambert, Bellechasse.

Mr. Lambert: May I?

The Chairman: Yes, Mr. Lambert.

Mr. Lambert: I would first like to say that we are being snowed under with all these committee meetings. We cannot be everywhere at once and I am replacing my colleague who

[Text]

Je ne suis donc pas très familier avec le débat qui est en cours. Mais j'ai écouté avec beaucoup d'attention le député, M. McKenzie, qui vient de parler de 2,600 employés qui travaillent actuellement pour Air Canada dans la province de Québec et qui veulent être transférés à Winnipeg.

Sur ce point, monsieur le président, je voudrais faire remarquer ceci: si nous voulons réellement travailler tous ensemble pour l'harmonie de tout le Canada, entre les différentes cultures, et également au niveau principal des deux races qui constituent ce pays, les Canadiens anglais et les Canadiens français, eh bien, il ne faudrait partir en peur avec ce qui se passe au Québec, et s'énervier, et penser qu'on va régler le problème, nous au fédéral, en facilitant le départ des employés du fédéral d'une province à l'autre. Peut-être une question linguistique est-elle en jeu, etc.

Je pense qu'un employé a certainement le droit de demander à ses supérieurs d'être muté dans une autre province; mais de là à en faire une question globale, je pense qu'on travaille mal, et que l'on va créer une panique au lieu de travailler à l'harmonie de notre pays.

Je suis d'avis que toutes ces questions-là, on devrait les considérer très sérieusement, mais on ne devrait pas en faire un débat public qui va provoquer au sein de la population encore plus de malaises qu'il y en a actuellement. Je pense que nous sommes des gens responsables, des gens qui ont beaucoup de maturité, alors il ne faut se laisser prendre au jeu de la division sous toutes sortes de prétextes.

Je suis Canadien, je tiens à l'affirmer; je suis un Canadien d'expression française, je n'ai pas honte de le dire; mais je veux que dans notre Canada nous traitons tous les Canadiens de la même façon, peu importe leur langue, peu importe leur nationalité etc. Je pense bien que si on veut réellement réussir à continuer à faire grandir notre pays d'un océan à l'autre, eh bien qu'au sein des comités de la Chambre des communes, l'on fasse preuve d'une très grande compréhension et que cette question-là, qui n'a pas, à mon point de vue, un rapport, après avoir jeté un coup d'œil très rapide, avec le Bill C-17, devrait être évité. Parce que si on n'évite pas ces débats-là, je pourrais personnellement en provoquer dans n'importe quel ministère, en faisant appel à toutes sortes d'arguments. Et ce ne serait pas agréable pour les Canadiens anglais, pas plus que ce ne l'est pour nous. Alors, à mon avis, il faut absolument se comprendre au sein de nos comités, au sein du Parlement pour créer de l'harmonie au Canada. Il y en a qui appelle cela de l'unité, moi j'appelle cela de l'harmonie.

Merci, monsieur le président.

• 1015

Le président: Merci, monsieur Lambert.

Mr. McKenzie: I want to thank Mr. Lambert for his . . .

The Chairman: Mr. McKenzie, I would just like to reiterate what I mentioned earlier. I feel that your comments have been answered on numerous occasions. I think the question has been completely run to the extreme. Mr. Taylor has answered you;

[Translation]

should have been here this morning. Therefore, I am not too familiar with the discussions going on. However, I have listened carefully to the hon. member, Mr. McKenzie, who has just been speaking about 2,600 employees who are now working for Air Canada in the Province of Quebec and want a transfer to Winnipeg.

On that point, Mr. Chairman, I would like to make a remark: if we really want to work altogether for harmony throughout Canada, between the different cultures, and also between the two main peoples who make up this country, the English Canadians and the French Canadians, well then, we should not try to create panic with what is going on in Quebec, nor get hot under the collar, and think that we, of the federal government, are going to settle the problem by making it easier for federal government employees to transfer from one province to another. Maybe there is a language question, etcetera . . .

I certainly think that an employee has the right to ask his superiors for a transfer to another province; but it should not become a general trend and I think that if we are not careful that we are going to create panic instead of working for harmony within our country.

I think that all those questions should be considered very seriously, but they should not be raised in public debate which will provoke, in the population, even more uneasiness than there is now. I believe we are responsible people, mature people, so we should not let ourselves be led into a game of divide and conquer on mere pretext.

I am a Canadian, I make no bones about it; I am a French-speaking Canadian, I make no bones about that either; but I want all Canadians in our Canada to be treated in the same way, whatever their language, whatever their nationality, etcetera . . . I think that if we really want to keep our country from one ocean to another, then, in these committees of the House of Commons, we should show real understanding on that sort of question which, according to me, and I have quickly glanced through Bill C-17, has nothing to do with that bill and should be left alone. Because if that sort of thing is not avoided, I could personally initiate all kinds of discussions concerning any ministry or department by drawing upon all kinds of arguments. And that would not be agreeable for the English Canadians no more than it is for us. So I think that we must absolutely come to an understanding on this in our committees and in Parliament to create harmony in Canada. There are those who call it unity, I call it harmony.

Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Lambert.

M. McKenzie: J'aimerais remercier M. Lambert de son . . .

Le président: Monsieur McKenzie, j'aimerais tout simplement réitérer ce que j'ai déjà dit plus tôt. Je crois qu'on a répondu à vos questions à de nombreuses reprises. Je crois qu'on a épuisé toutes les possibilités de cette question. M.

[Texte]

the Minister has answered, and I do not feel that your questioning at the moment is relevant to the clause which we had intended. Until we re-open Clause 1 it had been agreed that we would keep the comments relevant to the amendment before us, and I do not know if your comments are being exactly relevant to the amendment. I have not cut the time from the interventions made by the hon. members, and I will allow you another five minutes in the hope that we can make some progress with this bill. Mr. McKenzie.

Mr. McKenzie: On the same point of order, Mr. Chairman, I want to thank Mr. Lambert for his support, but I want to point out one error he made in his submission. He said that 2,600 employees want a transfer to Winnipeg. That is not correct; there are only 600 who wish to return to Winnipeg. The other 2,000, from the information they have provided me, will go to any other area where they could be transferred.

The answers I have received have certainly not been satisfactory. Mr. Lambert says we should not talk about these things. I do not understand what he means by that. We have a volatile situation where 2,600 employees want to get transferred out of a province, and Mr. Lambert does not want to talk about it. It is time we started talking about it. It is time we heard these people. If their fears and concerns are not justified, then it is up to somebody to straighten them out. I do not see how we can take a position that we are just going to ignore a matter as serious as this, Mr. Chairman. I do not think we could act in a more irresponsible manner than to say that we could just sweep this under the rug.

They are countering every statement Mr. Taylor has made about morale. I want to read this letter into the record to give you an indication of what is going on there and the fears and concerns of these employees. Maybe some of you want to sweep it under the rug, but I have no intention of keeping quiet about it and I am going to bring it up at every opportunity until something is done about it.

This letter says:

I would like to thank you for bringing up the Air Canada transfer problems in the House. We have a very definite morale problem in Air Canada. It is a crying shame that highly-skilled people in Air Canada cannot give of their best due to President Claude Taylor's lack of foresight and seeming lack of knowledge of the daily morale problems.

I myself have written personally to the president asking for a transfer or prospects but to no avail. Nothing is available, he has informed me . . .

The Chairman: Order, please, Mr. McKenzie. Mr. Flynn on a point of order.

Mr. Flynn: He is allowing the same subject to be discussed and discussed; he has not paid any attention at all to your ruling.

Mr. McKenzie: I am just speaking on a point of order.

[Traduction]

Taylor vous a répondu; le ministre vous a répondu et je ne crois pas que votre question actuelle porte sur l'article que nous étudions. Il avait été entendu que nous nous en tiendrions à l'étude de l'amendement qui nous a été proposé et que nous souleverions les questions générales lors de l'étude de l'article 1, et je ne crois pas que la question que vous soulevez porte sur l'amendement. Je ne déduis pas le temps qu'ont pris les honorables députés des minutes qui vous restaient et je vous accorde donc cinq minutes encore, en espérant que nous pourrions faire des progrès avec le bill. Monsieur McKenzie.

M. McKenzie: En ce qui concerne le rappel au Règlement, monsieur le président, je tiens à remercier M. Lambert pour son appui, mais j'aimerais signaler une erreur qu'il a faite. Il a dit qu'il y avait 2,600 employés qui demandaient une mutation à Winnipeg. Ce n'est pas exact; il n'y en a que 600 qui veulent retourner à Winnipeg. Les 2,000 autres, d'après les renseignements qu'on m'a donnés, accepteraient une mutation n'importe où ailleurs.

Les réponses que j'ai reçues ne me satisfont certainement pas. M. Lambert dit que nous ne devrions pas aborder ce sujet. Je ne comprends pas ce qu'il veut dire par là. Nous avons ici une situation très délicate, où 2,600 employés veulent une mutation à l'extérieur d'une province, et M. Lambert ne veut pas en parler. Il est temps que nous en parlions. Il est temps que nous entendions ces gens. Si leurs craintes et préoccupations ne sont pas justifiées, quelqu'un doit se charger de les remettre dans la bonne voie. On ne peut tout simplement ignorer une question comme celle-là, monsieur le président. Ce serait irresponsable de notre part de fermer les yeux.

Ils contredisent toutes les déclarations qu'a faites M. Taylor sur le moral. Je tiens à lire cette lettre pour que vous sachiez ce qui se passe là-bas, pour que vous compreniez les craintes et préoccupations de ces employés. Peut-être certains d'entre vous veulent-ils fermer les yeux, mais je n'ai pas l'intention de me taire, et je vais soulever cette question toutes les fois que j'en aurai l'occasion jusqu'à ce que quelque chose soit fait pour régler le problème.

La lettre se lit comme suit:

J'aimerais vous remercier d'avoir soulevé le problème des mutations à Air Canada en Chambre. Nous avons un problème de moral à Air Canada. Il est honteux que certaines personnes extrêmement qualifiées d'Air Canada ne puissent donner leur plein rendement à cause de l'imprévoyance du président Claude Taylor, qui ne semble pas tout savoir concernant les problèmes quotidiens de moral.

J'ai déjà personnellement écrit au président pour lui demander une mutation, ou un espoir, mais en vain. Il n'y a rien de disponible, et il m'a dit . . .

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît, monsieur McKenzie. M. Flynn, un rappel au Règlement.

M. Flynn: C'est toujours la même chose, *ad nauseum*; il a fait la sourde oreille à votre décision.

M. McKenzie: J'ai la parole pour un rappel au Règlement.

[Text]

The Chairman: I have mentioned to Mr. McKenzie that I have allowed him another five minutes, and his time will expire at 10:20. Mr. McKenzie.

Mr. McKenzie: He goes on to say:

My family and myself came to the point of moving to Toronto to give the family the environment best suited to us. This leaves me travelling back and forth to Montreal to work. Many others are doing the same thing: Lots more back to Winnipeg. These people are worse off because they were dragged to Montreal against their wishes. As Canadians we should not have to suffer and waste our lives in a situation of political unrest; more so when you work among people who say they are not Canadians.

So I do not know how we can operate an airline properly, especially at an overhaul and maintenance base with these kinds of conditions.

• 1020

I will just finish, Mr. Chairman, by making my request again to Mr. Lang that he give serious consideration to giving this Committee an order to conduct an investigation into these problems, to try to allay the fears of these employees. I do not think it is a matter we can ignore. I do not know whether Mr. Lang has any further comments. Do you feel that something further should be done about this? Or do you feel that we should just ignore it also?

Mr. Lang: Mr. Chairman, I have had a chance to look briefly at the discussion that took place in the Committee before and I think certain aspects and attitudes are being blown up in the way Mr. McKenzie is promoting and approaching this question. That there are difficult problems for corporations in the province of Quebec at the present time is fairly well known. That those problems have to be handled delicately and with the best possible tact by management of those various corporations, I should think, is obviously also a clear fact. I have full confidence in the management ability of Air Canada to do exactly that, and I do not think in regard to this matter, any more than in regard to other matters that are the responsibility of management of this corporation, we should try to get in and second guess it and make its job more difficult because of its relationship here. I think what is being said flies right in the face of the spirit expressed by Mr. Mazankowski earlier, in speaking about his amendment.

The Chairman: Thank you, Mr. McKenzie. Mr. Ellis.

Mr. Ellis: Mr. Chairman, I want to follow Mr. Mazankowski on the profit principle, the amendment he put in. I am a little concerned about the Minister's comments, as I recall them, that he would find the imposition of this terminology in this particular clause restricting, or binding, or perhaps subject to outside comment that might be contradictory to the management of the airline. I would like to think any attempt the airline would make in any business could be based on sound business principles and in contemplation of profit. The fact that they do not make a profit, at times, does not mean to say

[Translation]

Le président: J'ai déjà dit à M. McKenzie que je lui accordais encore cinq minutes, et son temps de parole expire à 10 h 20. Monsieur McKenzie.

M. McKenzie: Il continue:

Ma famille et moi-même avons décidé de déménager à Toronto pour pouvoir vivre dans un milieu qui nous convient. Je dois donc faire l'aller-retour entre Toronto et Montréal pour aller travailler. Il y en a d'autres qui font la même chose; d'autres s'en retournent à Winnipeg. C'est encore pire pour ceux-là, parce qu'ils ont été entraînés à Montréal contre leur gré. Comme Canadiens, nous ne devrions pas avoir à souffrir et à gaspiller nos vies dans une situation d'instabilité politique; surtout que nous travaillons parmi des gens qui disent qu'ils ne sont pas Canadiens.

Donc, je ne vois vraiment pas comment on peut faire fonctionner une compagnie aérienne efficacement, surtout quand de telles conditions de travail existent à une base d'entretien.

Je terminerai, monsieur le président, en présentant de nouveau ma demande à M. Lang: qu'il songe sérieusement à donner au Comité une ordonnance lui permettant de faire enquête sur ces problèmes afin d'apaiser les craintes des employés. Je ne pense pas que cela soit une question qu'il faille ignorer. Je ne sais pas si M. Lang a d'autres observations. Croyez-vous qu'on puisse faire autre chose? Croyez-vous qu'il faut l'ignorer également?

M. Lang: Monsieur le président, j'ai eu l'occasion d'étudier brièvement la discussion qui a eu lieu au Comité précédemment, et il y a certains aspects et certaines attitudes qui sont exagérés dans la façon dont M. McKenzie a présenté la question. Il y a des difficultés pour les sociétés dans la province de Québec actuellement, c'est bien connu. C'est également évident que la direction de ces diverses sociétés doit aborder le problème avec beaucoup de délicatesse et beaucoup de tact. J'ai pleine confiance en la compétence administrative d'Air Canada en la matière et je ne crois pas que, dans ce cas-ci comme dans d'autres qui sont la responsabilité de la direction de la société, nous devrions nous immiscer pour faire des suppositions et rendre le travail plus difficile. Ce que nous avons dit s'inscrit directement dans le principe énoncé plus tôt par M. Mazankowski au sujet de cet amendement.

Le président: Merci, monsieur McKenzie. Monsieur Ellis.

M. Ellis: Monsieur le président, j'aimerais reprendre le principe soulevé dans l'amendement. Je suis un peu préoccupé par les observations du ministre, qui prétend que d'imposer cette terminologie dans cet article lierait ou limiterait ou, selon des commentaires de l'extérieur, serait opposé à la gestion de la compagnie aérienne. J'aimerais croire que toute activité de cette compagnie aérienne puisse se faire selon le respect des règles de saine gestion commerciale et de la recherche du profit. Le fait qu'elle ne réalise pas de profit, à certains moments, ne signifie pas que la société ne recherche pas le

[Texte]

that they do not do things in contemplation of a profit. Before I ask the Minister for an answer to that, because our time is always limited, I want to elaborate on Clause 6. (1)(a), which says:

The Corporation may ... establish and operate the business of an air carrier;

Mr. Chairman, I am not at all sure whether the Minister was in the House last week when I spoke on a different piece of legislation having to do with air regulations, and I am not at all sure, Mr. Lang, whether you were listening even if you were in the House—and I cannot particularly blame you for that. The point I was bringing up at the time was the possibility of attempting to institute an air-bus service, as I saw the possibility, from Montreal, Dorval, Ottawa International, the Department of National Defence Canadian Forces Base at Trenton, and Toronto International. It seems to me that the service instituted by the department—the air transit service from the little Rockcliffe field to a backyard in Montreal—some two years ago was a fairly weak attempt to try a commuter air service. In the first place, they were running, as I said, from almost backyards and they were flying Twin Otters. The Twin Otter is just a delightful aircraft; it is one of the most efficient aircraft in the world, but not for a commuter airline.

In my opinion, the operation of the service I have suggested using Dash-7's would do a number of things. First of all, it would serve an area that is not being relatively well served at the present time. It would serve an area that rail is not particularly well serving at the present time. It would give the Dash-7 a particularly good try. The Canadian government using the Dash-7s would give other countries, other governments, confidence in purchasing Dash-7s, which is the main reason, as I understand it, why the Dash-7s have not been selling well. My choice of four fields about 100 to 150 miles apart is the type of service that could be expected to be viable in Europe. Of course, my choice of the field of Trenton is in part selfish, but in part it would serve a growing area of some 350,000 people who, from my discussion of businessmen in the area, can and would use the service.

Mr. Minister, I have gone on for four minutes and I would like to hear some comments from you, if I could. Then I would like to get into specific questioning on this particular part of Clause 6. (1)(a). My final point here is that I would see that kind of a service initially as not making a profit, but certainly it would be in contemplation of an eventual profit if that kind of service were put in. The profit may not necessarily be great in returns to Air Canada, but I think the profit in the sales of the Dash-7 might be even greater.

Mr. Lang: The bill as it is structured has a certain amount of flexibility. If some services of that sort are desired to be supported, the government can indeed play a part and pay whatever is necessary to make these things happen—with Air Canada or any other airline that may be suitable. It would probably be a question for the Canadian Transport Commission, and the possible intervention of other airlines, whether Air Canada or some other carrier would be more suitable for a more local service such as you have described.

[Traduction]

profit. Avant de demander au ministre de répondre, étant donné que notre temps est limité, j'aimerais reprendre l'article 6.(1)a), qui dit:

La société peut ... établir et exploiter le commerce des transports aériens;

Monsieur le président, je ne suis pas du tout certain si le ministre était en Chambre la semaine dernière lorsque j'ai parlé de divers textes réglementaires ayant trait aux règlements aériens. Je ne suis pas certain, monsieur Lang, si vous écoutiez à ce moment-là—je ne peux pas particulièrement vous blâmer pour cela. Le fait est que j'ai soulevé à ce moment-là la possibilité de créer peut-être un service air-bus, entre Montréal, Dorval, Ottawa International, le ministère de la Défense nationale, la base des Forces canadiennes à Trenton, et Toronto International. Il me semble que le service qui a été créé par le ministère,—le service de transport aérien entre le petit aéroport de Rockcliffe et un petit terrain à Montréal,—il y a quelque deux ans, a été une faible tentative d'établir un service de navette aérienne. Tout d'abord, comme je l'ai dit, c'était presque dans des arrières-cours et on se servait de Twin Otters. Les Twin Otters sont de bons petits avions, un des plus efficaces peut-être au monde, mais ce n'est pas vraiment un avion pour faire la navette.

A mon avis, ce service devrait utiliser les Dash-7, pour un certain nombre de raisons. On pourrait ainsi d'abord desservir une région qui n'est pas relativement bien desservie actuellement, ni par air ni par chemin de fer. On donnerait aussi au Dash-7 l'occasion de faire ses preuves. Le gouvernement canadien se servant des Dash-7, cela donnerait confiance à d'autres pays, d'autres gouvernements qui veulent acheter cet avion, car, si j'ai bien compris, c'est la raison pour laquelle le Dash-7 ne se vend pas tellement bien. Mon choix de quatre champs d'aviation, distants de 100 à 150 milles l'un de l'autre, offrirait ce genre de service qui serait rentable en Europe. Il est évident que mon choix de Trenton est en partie un choix égoïste, mais il pourrait également desservir quelque 350,000 personnes qui, d'après mes discussions avec des hommes d'affaires de la région, peuvent utiliser ce service et le feraient.

Monsieur le ministre, je parle depuis quatre minutes, et j'aimerais bien entendre vos observations. Je pourrais ensuite soulever des questions plus précises au sujet de l'article 6(1)a). Mon dernier point, c'est que je ne crois pas que ce genre de service réalise un profit au départ. Mais, certainement, on pourrait prévoir des profits éventuels. Ce ne serait peut-être pas énorme pour Air Canada, mais les profits réalisés par les ventes du Dash-7 pourraient certainement être plus importants.

M. Lang: Le bill, tel qu'il est structuré, comporte une certaine souplesse. Si certains services de ce genre doivent être financés, le gouvernement peut jouer un rôle et payer ce qui est nécessaire pour la réalisation de cette activité avec Air Canada ou toute autre compagnie aérienne appropriée. Ce serait probablement une question à débattre à la Commission des transports du Canada, et l'intervention possible d'autres compagnies aériennes, que ce soit Air Canada ou une autre, serait plus appropriée pour un service local du genre que vous avez décrit.

[Text]

My real concern about the proposed amendment is whether the words put into this clause where they describe the power of the corporation might be seen by some lawyer at some time as limiting the corporation from doing some things which it would be generally good for it to be able to do. To put in another clause where it describes as a matter of policy what the management is supposed to try to accomplish does not have that legal problem of limiting the powers of the corporation, and leaves the management free to make judgments.

Mr. Ellis: Through you, Mr. Chairman, Mr. Minister, would you think that perhaps putting it in as an appendix to Clause 8 might be as reasonable as Clause 7?

Mr. Lang: I would think Clause 7 is a better place because then it is more general. In Clause 8 it would only logically deal with those things which were directed by the Governor in Council.

Mr. Ellis: I am going to leave that particular argument, Mr. Chairman, to my colleague, Mr. Mazankowski, and go back to this other as part of Clause 6. (1)(a), the operation and the business of an air carrier. I would ask the Minister, if I may, how he would contemplate the service I have proposed. How would you contemplate it might best be implemented? How would you suggest that I might make this kind of presentation to you, sir, or to anyone else, to have this service implemented?

Mr. Lang: Generally, I would say that representations of that sort from particular areas of the country would go to a carrier in an attempt to have that carrier interested in performing the service. That carrier would make a judgment about the short and long-term economics of it and determine whether it could or could not do it without assistance. At that point, the question of assistance by whom—by which level of government, for instance—might arise, and the issue could be dealt with in that fashion. Ordinarily, I would like to see an interested carrier looking at it and thinking there were some real possibilities in it before we would look at it.

Mr. Ellis: Since my suggestion would be interprovincial, obviously I think there would have to be federal support, as was the air transit service Montreal to Ottawa. Can you tell me, sir, because I do not know, whether that service was suggested by an individual to a carrier first, or was that perhaps not government instituted?

• 1030

Mr. Lang: It was indeed government instituted. It was not really designed so much to deal with the service being provided but to demonstrate the merits of that type of transportation service. And that, of course, we do from time to time. In other words, if you are talking about a project which is really a demonstration or research into how a transportation facility might offer service, there may be special reasons for federal involvement. But I thought you were talking more about an ongoing service or that sort of thing.

Mr. Ellis: Yes. Actually I would be interested in having it go either way. As I said, my criticism was the fact that they were using, in my opinion, inadequate fields and a misplaced

[Translation]

Ce qui m'inquiète surtout dans l'amendement proposé, c'est que le libellé qui décrit le pouvoir de la société peut être vu par certains avocats, à certains moments, comme limitant la société dans certaines activités qui pourraient être bonnes en général. Quant à insérer un nouvel article décrivant comme question de politique ce que la direction est censée faire, cela ne comporte pas le problème juridique d'une restriction des pouvoirs de la société et laisse la direction libre de prendre ses décisions.

M. Ellis: Par votre intermédiaire, monsieur le président, monsieur le ministre, croyez-vous qu'en plaçant ce libellé comme appendice à l'article 8, il serait aussi bien que l'article 7?

M. Lang: Je pense que l'article 7 serait un meilleur endroit, car c'est un article plus général. À l'article 8, il ne pourrait que logiquement traiter des questions qui sont ordonnées par le gouverneur en conseil.

M. Ellis: Je laisse cet argument, monsieur le président, à mon collègue, M. Mazankowski, pour revenir à cette autre partie de l'article 6(1)a, l'exploitation du commerce de transport aérien. Je demanderais au ministre, si vous me le permettez, comment il envisage le service que j'ai proposé. Comment pourrait-il être mis en vigueur? Comment puis-je présenter cette proposition, à vous ou à quelqu'un d'autre, pour que le service soit établi?

M. Lang: Je dirais, de façon générale, que les instances de ce genre, venant de certaines régions du pays, doivent être présentées à un transporteur, afin d'essayer de l'intéresser au service. Ce transporteur peut prendre une décision quant à l'aspect économique à court terme et à long terme et décider ou non s'il peut se faire, avec ou sans assistance. À ce point, la question d'aide peut se poser, à savoir d'où elle peut venir, de quel palier de gouvernement; habituellement, j'aime que le transporteur s'intéresse à la question pour voir s'il y a des possibilités réelles, avant que nous l'examinions.

M. Ellis: Étant donné que ma suggestion a un caractère interprovincial, je pense évidemment qu'elle aurait l'appui du gouvernement fédéral, de la même façon que le service de navette Montréal-Ottawa l'a eu. Pouvez-vous me dire, monsieur, puisque je l'ignore, si ce service a été proposé tout d'abord par un particulier à une société de transport aérien, ou s'il a été institué par le gouvernement?

M. Lang: Il a été institué par le gouvernement. Il ne s'agissait pas tellement de fournir le service, mais d'en démontrer les mérites. Évidemment, nous faisons cela de temps en temps. Autrement dit, si un projet a pour but de faire une démonstration ou d'effectuer des recherches sur la façon dont une installation de transport peut prévoir des services, le gouvernement fédéral a peut-être des raisons spéciales d'y participer. Mais je pensais que vous vouliez parler davantage d'un service courant, ou de ce genre de choses.

M. Ellis: Oui. En fait, cela m'intéresserait d'une façon ou de l'autre. Comme je l'ai dit, j'ai critiqué le fait qu'on s'était servi de pistes inadéquates et qu'on n'avait pas utilisé le bon appa-

[Texte]

type of aircraft, whereas with the Dash-7s and using four of the finest airfields in Canada you would of course have full instrument landing systems and, in my opinion, one of the finest commuter aircraft, and by putting those two together you might demonstrate what you were not able to demonstrate in the exercise that took place under the term of Air Transit.

Mr. Lang: Well, I obviously do not want to deal with a specific case but there is that possibility in the sense that in the Prairie Air Services, so-called, we are looking at a special support for another type of service which was also meant to demonstrate whether this kind of early help may lead to feasible long-term service.

Mr. Ellis: I know my time is almost up, Mr. Chairman, but may I ask one final question? Would you, Mr. Minister, think this would be aimed at Air Canada, or do you think it would be one of the second or third line carriers that we would be looking at? In the ultimate, is this the type of thing you would envisage Air Canada doing under this particular legislation?

Mr. Lang: The stage length you have described might well be more suitable for a carrier other than a main line carrier.

The Chairman: Thank you, Mr. Ellis. Mr. Brisco.

Mr. Brisco: Thank you, Mr. Chairman. At the outset, Mr. Chairman, far be it from me, as a lay person, to debate and dispute with the Minister on legal technicalities. I think he has some degree of expertise in that field beyond my capacity. I have great difficulty, however, seeing where the interests of profit lies within Clause 7 and the role, if you will, of management. To me, one of the motives of any corporation is profit and I have difficulty accepting the proposal that the clause belongs anywhere else.

I note the concern of the Minister that it may leave opportunities open later on for wrong interpretation or present some difficulties. We have had just recently another bill before committee, the Committee on Fisheries and Forestry, Bill C-38, which certainly is very broad in some of its interpretations. But I think we have perhaps sufficient faith in ministers—up to a point, you can understand—to think that they and their officers would understand what the purposes of a particular statement or clause in a bill are and not abuse that particular clause. Government officials, as a rule, and ministers do not really blatantly abuse clauses within bills consistent with their own purposes. But, since we are concerned about profit and since there has been discussion about profit, I would like the Minister or perhaps one of his officials to help me in this. It is my understanding, Mr. Chairman and Mr. Minister, that Air Canada at one time had a passenger and freight service between Calgary and California. Now I do not know whether it was Los Angeles or San Francisco. I wonder if I could find out whether that service was from Calgary to Los Angeles or Calgary to San Francisco. It was a passenger and freight service, using 727s, I think.

The Chairman: Mr. Taylor.

[Traduction]

reil, alors qu'avec le Dash-7 et quatre des meilleures pistes d'atterrissage au Canada, vous auriez évidemment les systèmes complets d'instruments d'atterrissage et, selon moi, l'un des meilleurs appareils de navette. En combinant ces deux éléments, vous pourrez peut-être démontrer ce que vous n'avez pu accomplir dans le cadre du système Air Transit.

M. Lang: Eh bien, je ne veux évidemment pas parler d'un cas précis, mais il est possible que, dans le cadre des services aériens des Prairies, nous accordions un appui spécial à un autre type de service qui avait également pour but de démontrer si ce genre d'appui peut permettre la mise en place d'un service à long terme.

M. Ellis: Je sais que mon temps est presque écoulé, monsieur le président, mais j'aimerais poser une dernière question. Monsieur le ministre, croyez-vous qu'Air Canada serait chargée de ce service ou alors qu'il serait confié à une société de deuxième ou de troisième catégorie? Autrement dit, prévoyez-vous qu'Air Canada pourrait s'en charger en vertu de cette loi?

M. Lang: Ce que vous avez décrit se prêterait peut-être davantage à une société de transport autre qu'une société principale.

Le président: Je vous remercie, monsieur Ellis. Monsieur Brisco.

M. Brisco: Je vous remercie, monsieur le président. Tout d'abord, monsieur le président, puisque je ne suis qu'un profane en la matière, je n'ai pas du tout l'intention de discuter de détails juridiques avec le ministre. Je pense que son expérience dans le domaine est hors de ma portée. Cependant, j'ai beaucoup de mal à voir où se trouve l'intérêt des bénéficiaires à l'article 7, et le rôle, si vous voulez, de l'administration. J'estime que toute société est motivée par les bénéfices, et j'ai du mal à accepter la proposition voulant que l'article devrait se trouver ailleurs que dans ce bill.

Je remarque que le ministre craint qu'un peu plus tard il donne lieu à une interprétation erronée ou qu'il pose certains problèmes. Tout récemment, le Comité des pêches et des forêts a examiné le Bill C-38, dont certaines interprétations sont très vagues. Mais je pense que nous faisons suffisamment confiance aux ministres—jusqu'à un certain point—à savoir qu'ils comprendront, ainsi que les responsables de leurs ministères, quels sont les buts d'un article précis d'un bill, et qu'ils n'en abuseront pas. Les hauts fonctionnaires du gouvernement, en général, ainsi que les ministres, n'abusent pas ouvertement des articles des bills qui sont conformes à leurs propres objectifs. Mais puisque nous nous intéressons ici aux bénéficiaires et que nous en avons déjà discuté, j'aimerais que le ministre, ou l'un des fonctionnaires qui l'accompagnent, m'aide à mieux comprendre la question. Sauf erreur, monsieur le président et monsieur le ministre, Air Canada a déjà offert un service de transport des passagers et marchandises entre Calgary et la Californie. Je ne sais pas s'il s'agissait de Los Angeles ou de San Francisco. Je me demande si vous pourriez m'indiquer si ce service reliait Calgary et Los Angeles ou Calgary et San Francisco. Il s'agissait d'un service de transport des passagers et des marchandises à bord de 727, je crois.

Le président: Monsieur Taylor.

[Text]

Mr. Claude I. Taylor (President of Air Canada): Through the Chair, the current bilateral provides for a Canadian service from Edmonton and Calgary to San Francisco.

• 1035

Mr. Brisco: Right.

Mr. Taylor: In 1978, the bilateral provides for Canadian service linking those two cities with Los Angeles. There is no service at the moment. The bilateral does not provide a service to Los Angeles.

Mr. Brisco: But it is to San Francisco?

Mr. Taylor: It is to San Francisco.

Mr. Brisco: Is that service now performed by DC-9s?

Mr. Taylor: We have had a variety of equipment on it. I would want to just double check. I know we have had DC-8s on it, we have DC-9s and 727s depending on the volume of traffic by the season of the year. I know that coming up this fall and winter there will be two frequencies a day to San Francisco. I believe, one of them will be with a DC-9 and one with a 727.

Mr. Brisco: Okay. Let me not be secretive but to lay before you, sir, the frustrations of an Air Canada pilot who, by chance, I happened to be sitting with when we were deadheading to the West. He indicated to me that the service was originally with 727s, that they have an excellent freight and passenger carrying capacity. He said that subsequently the 727s were withdrawn, that the DC-9s were put on, and that the freight business that the airline had attracted, which was very considerable out of San Francisco, dropped drastically, and that those who were using the service said they would no longer deal with Air Canada in their frustration; that the DC-9s on taking off from Calgary in certain circumstances, given a hot day, heavy loads, had to fly first to Vancouver and fuel up to total capacity before going down to San Francisco.

That seems to me like a hell of a way to run an airline! This was a criticism that was levied by a pilot of Air Canada. I wonder how you would respond to that criticism. He must have known what he was talking about.

Mr. Taylor: Through the Chair, I can respond to that because I was out there recently, and I have seen the operation. It is a question of compromise always between capacity on one flight a day and capacity on two flights a day.

The majority of traffic on that route is passenger traffic. There is freight traffic to be carried when it can be carried profitably. The DC-9s were put on in order to increase the frequency from one to two flights a day. So if we had a 727, there would have been one flight a day, with DC-9s there were two flights a day. We have in fact operated DC-8s on that route for cargo carrying capacity which has a considerably cargo carrying capacity than the 727.

Mr. Brisco: Right.

Mr. Taylor: So I would suggest, through the Chair, that it is always a compromise between whether the primary traffic is

[Translation]

M. Claude I. Taylor (président d'Air Canada): Monsieur le président, l'accord bilatéral actuel prévoit un service canadien reliant Edmonton et Calgary à San Francisco.

M. Brisco: En effet.

M. Taylor: En 1978, l'accord bilatéral prévoit un service canadien reliant ces deux villes et Los Angeles. Aucun service n'est prévu à l'heure actuelle. L'accord bilatéral ne prévoit pas de service reliant Los Angeles.

M. Brisco: Mais il relie ces deux villes à San Francisco?

M. Taylor: En effet.

M. Brisco: Est-ce que l'on utilise des DC-9?

M. Taylor: Nous avons utilisé toute une gamme d'appareils. Mais je vérifierai quand même pour être certain. Je sais que nous avons utilisé des DC-8, des DC-9 et des 727, selon le volume du trafic, en fonction des saisons de l'année. Je sais que l'automne et l'hiver prochain, il y aura deux vols par jour vers San Francisco. Je pense que l'un de ces trajets se fera à bord d'un DC-9, et l'autre, d'un 727.

M. Brisco: Très bien. J'aimerais maintenant vous faire part des déceptions d'un pilote d'Air Canada qui était assis à côté de moi dans l'appareil qui m'amenait vers l'Ouest. Il m'a dit qu'à l'origine, le service employait des 727, qui avaient une excellente capacité pour le transport des passagers et des marchandises. Il a dit que par la suite on a retiré les 727 pour les remplacer par des DC-9 et que le transport considérable des marchandises que la société avait réussi à attirer à San Francisco a diminué radicalement et que ceux qui utilisaient le service ont déclaré qu'ils ne feraient plus affaire avec Air Canada; il semble que, dans certains cas, lorsque les DC-9 décollaient de Calgary, par une chaude journée ou lorsqu'ils étaient très chargés par exemple, ils devaient se rendre tout d'abord à Vancouver pour refaire le plein de carburant avant de pouvoir se rendre à San Francisco.

Je trouve que c'est une drôle de façon de diriger une société de transport aérien! Cette critique a été exprimée par un pilote d'Air Canada. Je me demande ce que vous pouvez y répondre. Il devait sûrement savoir de quoi il parlait.

M. Taylor: Monsieur le président, je puis vous répondre, car je me suis rendu sur place récemment et j'ai vu moi-même les opérations. Il s'agit d'un compromis entre la possibilité d'un ou deux vols par jour.

Le transport des passagers constitue la majeure partie de ce trafic particulier. On fait également le transport des marchandises lorsque c'est rentable. On a eu recours aux DC-9 afin de pouvoir augmenter la fréquence d'un vol à deux par jour. Avec les 727, il n'y avait qu'un seul vol par jour, alors qu'avec les DC-9, il est possible d'en effectuer deux par jour. Nous avons même affecté des DC-8 à ce parcours aux fins du transport des marchandises, car cet avion a une capacité beaucoup plus grande que celle des 727.

M. Brisco: En effet.

M. Taylor: Donc, il s'agit toujours de faire un compromis et de déterminer si le trafic principal est celui des marchandises

[Texte]

freight or whether the primary traffic is passenger and whether the primary traffic requires frequency or whether it requires just straight capacity on one flight a day.

The plan is longer term to operate that route as the traffic grows with 727 type aircraft. In the initial stages of the route, in building up the route and meeting the competitive threats of other carriers over northern United States' gateways to Calgary and Edmonton, it was the judgment of the carrier, which I concur in, that frequency was important.

There were limitations on the DC-9 as there are on all aircraft over distances in certain types of climatic conditions. I would suggest, through the Chair, that they are very very minimal.

Mr. Brisco: I see. So you do not feel then, through you, Mr. Chairman, that your freight business, if you will, suffered and deteriorated and diminished markedly as a result of a change from 727s to DC-9 service, even though you were operating DC-9s on a twice daily schedule.

Mr. Taylor: Through the Chair, no. Remember, that is not what I said. I did not say that it did not deteriorate. I said it was a compromise that one has to reach between whether the primary traffic is freight or the primary traffic is passenger.

The increased frequency enabled us to increase our share of market and our total revenue on the passenger side so that the economics of the operation was totally better than with the freight. The two DC-9s carry about as much freight as one 727. So in terms of total traffic one has to consider the total operation, and not just the frequency on one airplane.

Mr. Brisco: So, in other words, you are satisfied that the decision taken was a sensible decision both in terms of air freight and the possibility of increasing that business, and in terms of passenger-carrying capacity and increasing that business.

• 1040

Mr. Taylor: Through the Chair again, it was the right total decision. As I mentioned, you always have to compromise. By this fall we will have two frequencies on, one which will be a larger aircraft and it will support the increased capacity.

Mr. Brisco: Right. Thank you, Mr. Taylor. Mr. Chairman, I think I have one or two minutes at the most. I would like to ask the Minister how he rationalizes the use of the term and the role of profit on management as compared to the activities of a corporation? I just cannot see the rationalization at all. You know, I am not being . . .

Mr. Lang: You mean, why under Clause 7 rather than under Clause 6?

Mr. Brisco: Yes. Perhaps you would like to spell it out in specifics. I am not being obtuse about this.

Mr. Lang: I will try to do that. Clause 6 sets out some of the legal capacities of the Corporation. And if they do something beyond that they are operating beyond their powers with some significant legal consequences for the Board and the Corpora-

[Traduction]

ou des passagers, et si un seul vol suffit au trafic principal, ou alors s'il en faut deux.

A long terme, nous prévoyons exploiter cette route au moyen des appareils de type 727, au fur et à mesure que le trafic augmentera. Au tout début, lorsque la société a établi cette route et a dû faire face à la concurrence des autres sociétés reliant les États du Nord à Calgary et Edmonton, elle a décidé que la fréquence était importante.

Le DC-9 a certaines limites, tout comme les autres appareils, lorsqu'il doit parcourir de longues distances dans certaines conditions climatiques. Cependant, ses limites sont très minimes.

M. Brisco: Je vois. Vous n'avez donc pas l'impression que votre service de transport des marchandises s'est détérioré et a diminué de façon marquée lorsque vous avez remplacé les 727 par des DC-9, bien que les DC-9 faisaient deux vols par jour?

M. Taylor: Non, monsieur le président. Ce n'est pas ce que j'ai dit. Je n'ai pas dit que le service ne s'était pas détérioré. J'ai dit qu'il a fallu faire un compromis, à savoir si le trafic le plus important était celui des marchandises ou des passagers.

La plus grande fréquence des vols nous a permis d'augmenter notre part du marché et notre revenu global du côté du transport des passagers, de sorte que l'économie de l'exploitation est supérieure à celle du transport des marchandises. Les deux appareils DC-9 transportent autant de cargaisons qu'un seul 727. Ainsi, il faut songer à l'ensemble de l'exploitation, et non pas seulement à la fréquence de vol d'un appareil.

M. Brisco: Autrement dit, vous êtes d'avis que cette décision était sage pour ce qui est du transport des marchandises et des possibilités d'accroître ce commerce, ainsi que du transport des passagers et de l'augmentation de ce trafic également.

M. Taylor: Monsieur le président, on a pris la bonne décision. Comme je l'ai dit, il faut toujours faire des compromis. À l'automne, nous aurons deux vols par jour, dont l'un à bord d'un plus grand appareil, capable d'accueillir le trafic accru.

M. Brisco: Bon. Je vous remercie, monsieur Taylor. Monsieur le président, je pense qu'il me reste au plus une ou deux minutes. Le ministre peut-il me dire comment il rationalise le rôle des bénéfices dans l'administration par rapport aux activités d'une société? Je ne comprends pas du tout ce raisonnement. Vous savez, je ne suis pas . . .

M. Lang: Vous voulez dire pourquoi cela se trouve à l'article 7 plutôt qu'à l'article 6?

M. Brisco: Oui. Vous pourriez peut-être me l'expliquer dans les détails. Je ne fais pas celui qui ne veut pas comprendre.

M. Lang: J'essaierai de vous l'expliquer. L'article 6 expose certains des pouvoirs juridiques de la société. Si elle agit au-delà de ses pouvoirs, elle risque d'entraîner certaines conséquences juridiques importantes pour la Commission et la

[Text]

tion. Putting words like that into Clause 6 could create legal doubt about something they are doing which otherwise would fall within paragraphs (a), (b), (c), (d), (e) quite plainly and which is really within their powers as also meeting those words. In other words, the question of whether some court later would agree with the management decision, about what they are doing, could become a serious question.

Therefore, to cover themselves and to make sure that they were not acting beyond their powers, they might be tempted on many occasions whenever there was any doubt in any lawyer's mind—and there is very easily doubt in lawyers' minds—they might come, under Clause 2, to the Governor in Council to get an order authorizing them to do the specific thing so that there is no doubt about it, even if it does not fall expressly within Clause 1 because under Clause 2 it is covered by an order.

The last thing we want, surely, is for that kind of reference to Governor in Council in relation to approval to have to become any kind of practice. And I have that serious question about it. Therefore, it is really a statement of principle to guide management and, after all, what this really is meant to do is to give a direction to the Board and to management upon which they can rely to do what, in fact, they want to do anyway, which is to move according to sound business principles in contemplation of profit.

Putting it in Clause 7. (1) does the job. It would allow management to be asked to explain before a committee at some point in time, in an annual report, what their justification of particular things was. It would not have the same technical legal effect. You would still have the judgment as a member of a committee whether they were actually wise or unwise in their judgment. But it would not be legally invalid or valid on the basis of that judgment. And surely, we want that judgment to be under management.

The Chairman: Thank you, Mr. Brisco. Mr. Huntington.

Mr. Huntington: I thank you, Mr. Chairman. I am very interested in the Minister's reply to my colleague, Mr. Brisco. I still am having trouble, again as a layman, wondering if there would be any effectiveness at all in this amendment being imposed in Clause 7 versus Clause 6. I could see the intent of this amendment being put into a new clause defining the objectives of the Corporation but I would think the intent of this gets completely lost when you bring it into the clause under management and describing the Board of Directors and their qualifications and the appointment of Directors and reappointments, etc. I think the whole purpose of it is lost.

Mr. Chairman, in the Air Canada inquiry report, the Estey report of October 1975, I would like to draw your attention to some very important material in Mr. Justice Estey's consideration of Air Canada, on pages 26, 27, 28 and 29 of that report dealing with this subject of the profit motive, advancement of government policies. And it quotes Mr. H. Carl Goldenberg, from page 41 of his report on government commercial enterprises to the Province of Manitoba in 1940. Mr. Goldenberg outlines it in detail there, and I think it is worth citing:

[Translation]

société. Si cela se trouvait à l'article 6, on risquerait de susciter un doute juridique au sujet de leurs décisions, qui, autrement, relèveraient des alinéa a), b), c), d) et e), et qui relèvent de la compétence de l'administration. Autrement dit, la question de savoir si un tribunal serait d'accord avec la décision de l'administration à une date ultérieure risquerait de devenir sérieuse.

Donc, pour se protéger et s'assurer qu'elle n'agira pas au-delà de ses pouvoirs, l'administration sera peut-être tentée, chaque fois qu'un avocat aura un doute—et les avocats ont très souvent des doutes—de s'adresser au gouverneur en conseil en vertu de l'article 2, afin d'obtenir une ordonnance l'autorisant à prendre certaines mesures sans soulever le moindre doute, même si cela n'est pas couvert à l'article 1, puisqu'elle aura obtenu une ordonnance en vertu de l'article 2.

Nous voulons certainement éviter que ces demandes d'approbation au gouverneur en conseil deviennent une habitude. Et j'ai des doutes sérieux à ce sujet. Donc, il s'agit en réalité d'une déclaration de principe pour la gouverne de l'administration et, après tout, cela n'a pour but que d'indiquer à l'administration et à la Commission à quoi elles peuvent se fier pour atteindre leurs objectifs, c'est-à-dire de se conformer à de saines pratiques commerciales afin de réaliser des bénéfices.

En énonçant ce principe à l'article 7.(1), on atteindrait le but visé. Cela permettrait par exemple à un comité d'exiger des explications de l'administration lors de l'étude du rapport annuel, afin de connaître les raisons qui l'ont menée à prendre certaines décisions. Cet article n'aurait pas le même effet technique et légal. Les membres du comité pourraient quand même déterminer si l'administration s'est montrée sage ou non dans sa décision. Mais la décision ne pourrait être déclarée valide ou invalide sur le plan légal, à cause de ces raisons. Et nous tenons certes à ce que cette décision relève de l'administration.

Le président: Je vous remercie, monsieur Brisco. Monsieur Huntington.

M. Huntington: Je vous remercie, monsieur le président. La réponse du ministre à mon collègue, M. Brisco, m'a vivement intéressé. A titre de profane, je me demande cependant encore si cet amendement serait plus efficace à l'article 7 ou à l'article 6. Je comprendrais facilement qu'on apporte cet amendement à un nouvel article définissant les objectifs de la société, mais je ne vois pas clairement pourquoi l'on modifie l'article portant sur l'administration et décrivant le conseil d'administration, sa compétence, et la nomination des administrateurs, leur renouvellement, etc. J'estime que cet amendement perd ainsi sa raison d'être.

Monsieur le président, j'aimerais maintenant attirer votre attention sur certaines déclarations très importantes du juge Estey dans son rapport d'enquête sur Air Canada paru en octobre 1975, où, aux pages 26, 27, 28 et 29, il traite de la questions des bénéfices et des politiques gouvernementales. Il cite également la page 41 du rapport de M. H. Carl Goldenberg sur les entreprises commerciales du gouvernement du Manitoba en 1940. M. Goldenberg donne une explication détaillée qui mérite d'être citée:

[Texte]

• 1045

“The services which the State itself usually undertakes to provide through a government commercial enterprise are those which it considers to be particularly affected with a public interest and which are in their nature a monopoly or quasi-monopoly. It may be the desire of the State to prevent wasteful competition in the provision of such services, or to prevent abuses in the exercise of monopoly powers, or to provide such services at or below cost to all the population or to as large a proportion of the population as possible. There may also be other reasons. Regardless of the causes, however, once the decision in favour of public ownership is made, the task that presents itself immediately is that of combining such public ownership with public accountability and efficient business administration. The organization which is selected or created to operate the government enterprise must be such as will perform this task most satisfactorily.”

The Estey Report goes on to point out that:

The application of the proper motive in the case of Air Canada must be determined from an examination of the Air Canada Act and the Financial Administration Act.

It refers to Schedule D of the Financial Administration Act. The Estey Report comments that Air Canada falls somewhere between the CBC and Polysar Corporation. On page 27, it says:

One of the exhibits received by the Inquiry includes a statement of “the mission of Air Canada” and in part states as follows:

“Air Canada is a Crown Corporation engaged in the carrying on of a competitive business both domestically and internationally... as a business enterprise Air Canada must be profit oriented and operated in accordance with sound business principles in order to achieve efficiency, to ensure a proper use of its resources and successfully meet competition.”

The financial controls and the management policy are founded on this principle and the result of the operations of the company are measured by this standard. The primary objectives outlined in the Air Canada Act admit of such an approach and the nature of the undertaking on the whole perhaps requires such a standard. In any case the airline is subject to domestic and foreign government regulation which in the main appears to recognize the profit motive.

If you refer to page 29 of the Estey Report, Mr. Chairman, under “Objectives of the Corporation” it says:

The senior officers of the Corporation speaking chiefly through the Chairman of the Board operate the Corporation on a profit incentive basis. Inherent in the testimony received in this Inquiry is the recognition by the management of the airline that at the same time the airline is

[Traduction]

«Les services que l'État décide ordinairement d'offrir lui-même par l'intermédiaire d'une entreprise commerciale gouvernementale sont ceux qu'il considère comme touchant particulièrement l'intérêt public et qui sont, de par leur nature, un monopole ou un quasi-monopole. L'État peut vouloir éviter une concurrence inutile dans le domaine de ces services ou prévenir des abus dans l'exercice des pouvoirs afférents aux monopoles ou encore, offrir ces services au prix coûtant ou même à un prix inférieur au prix de revient à toute la population, ou tout au moins à autant de gens que possible. Il peut aussi y avoir d'autres raisons. Peu importe les motifs, cependant, l'étatisation étant décrétée, il faut aussitôt voir à concilier les divers éléments que sont la propriété publique, la responsabilité envers le public et la gestion d'affaires efficace. L'organisme choisi ou créé afin d'administrer une entreprise gouvernementale doit pouvoir remplir cette fonction de façon très satisfaisante.»

Le rapport Estey indique plus loin:

Dans le cas d'Air Canada, on ne peut prétendre connaître les fins de sa création qu'après avoir étudié la Loi constituant Air Canada et la Loi sur l'administration financière.

Il fait allusion à l'annexe D de la Loi sur l'administration financière. Le rapport Estey indique qu'Air Canada se situe quelque part entre la Société Radio-Canada et la Société Polysar. A la page 27, il indique:

L'une des pièces qu'a reçues la Commission comprend un exposé de «la mission d'Air Canada» et déclare en partie ce qui suit:

«Air Canada est une société de la Couronne exploitant une entreprise concurrentielle, à la fois sur le plan national et international... en qualité d'entreprise commerciale, Air Canada doit être axée sur le profit et exploitée suivant les principes qui ont fait leurs preuves en affaires de façon à être efficace, à assurer la bonne utilisation de ses ressources et à ne pas craindre la concurrence.»

Le système de contrôle financier et la politique de la direction sont fondés sur ce principe et le résultat des opérations de la compagnie est évalué selon cette norme. Les objectifs principaux qu'expose la Loi constituant Air Canada témoignent d'un tel point de vue et la nature de l'entreprise, dans son ensemble, exige peut-être l'adoption de ce principe. Quoi qu'il en soit, la compagnie aérienne est soumise à des règlements imposés aussi bien par le gouvernement canadien que par des gouvernements étrangers, lesquels règlements, de façon générale, semblent accepter l'orientation vers le profit.

A la page 28 du Rapport Estey, monsieur le président, sous la rubrique «Objectifs de la Société», il déclare:

Les dirigeants supérieurs de la Société, dont le principal porte-parole est le président du Conseil d'administration, axent les opérations de la Société sur le bénéfice. Le personnel dirigeant d'Air Canada reconnaît que cette société est de fait un instrument dont se sert le gouverne-

[Text]

indeed an instrument of government for the proper advancement of government policies.

At the same time corporate disciplines and efficiencies are all directed to the corporate goal of operations at a profit. The concomitant policy adopted by management is to finance capital acquisitions and refurbishments out of resources accumulated by the Corporation from its operations. These measures have resulted in the Corporation not having to increase its indebtedness to the government during the last two years. Borrowings have been carried out through ordinary banking connections and on a larger scale by the use of long-term leases for aircraft instead of outright purchases.

Mr. Chairman, through you to the Minister, I submit that there is a great deal of thought and seriousness behind the amendment of my colleague, Mr. Mazankowski, and if it were to be moved, it should be moved into a place in the proposed act where it has the impact as this whole subject matter of sound business principles and contemplation of profit have been studied and reported by Mr. Justice Estey on this Crown corporation.

• 1050

It is a very serious matter and, really, if perhaps instead of moving it over to Clause 7 where I think lawyers could say well, it does not mean a darn thing under Clause 7, it is stronger under Clause 6 where it deals specifically with the capacities and activities of the corporation. Perhaps my colleagues could agree and the Minister could agree that if you move this whole intent and qualified the objectives of the corporation, then it would be even more meaningful and would relieve the government of some of the impact that it might otherwise have.

We heard the other evening that the cancellation of the debt was in order to improve the equity debt ratios of the corporation so that it could go out with a better borrowing capacity to the private sector. We do not want the corporation coming back to the government—well, if we can enshrine this principle into the objectives of the act and the corporation, we are on, I think, very sound footing particularly in light of what Mr. Justice Estey has reported in his report. There is not much point in having these Royal commissions if we do not pay serious attention to aspects of their studies, and this is one aspect that has been given very due consideration in that report.

I submit that moving it over into Clause 7 just weakens the intent of the whole thing. If it is going to be moved out of Clause 6, which is dealing with its activities, it should be moved over into a section of the act where it has its full impact in the guidance of the corporation and everyone within the corporation.

Not being a lawyer, again, I just think that the Minister's suggestion, with all due respect, Mr. Chairman, is to weaken the whole thrust that Mr. Justice Estey was offering in his report and the whole thrust and intent of this amendment as it would apply to the activities of the corporation.

[Translation]

ment pour l'avancement de bonne guerre de ses politiques, ainsi qu'en font foi les témoignages recueillis par cette Commission d'enquête.

En même temps, les disciplines et les efforts de la Société sont tous dirigés vers le but de celle-ci, à savoir la rentabilité des opérations. Suivant une politique concomitante adoptée par le personnel dirigeant, les acquisitions et les rénovations importantes sont financées à même les profits de la Société. Grâce à ces mesures, la Société n'a pas eu à emprunter du gouvernement au cours des deux dernières années. Les emprunts se sont faits par l'intermédiaire des contacts ordinaires à la banque et, sur une plus grande échelle, en louant les avions à long terme plutôt que de les acheter.

Monsieur le président, j'estime que l'amendement de mon collègue, M. Mazankowski, a été mûrement réfléchi, et j'estime qu'il devrait être proposé dans un article de la loi où il aura les répercussions voulues, comme cette question des règles de saine gestion commerciale et de la recherche du profit a été étudiée et exprimée dans le rapport du juge Estey sur cette société de la Couronne.

C'est très sérieux, mais peut-être devrions-nous songer à modifier l'article 6, qui traite précisément de la capacité et des pouvoirs de la société, plutôt que l'article 7, où les avocats vous diront que cela ne modifie pas grand-chose. Peut-être que mes collègues et le ministre pourraient s'entendre pour dire qu'en imposant cette condition à l'article qui définit les objectifs de la société, cela aurait plus de conséquences, et que sa portée, pour le gouvernement, serait peut-être moins grave.

L'autre soir, on nous a dit qu'il fallait annuler la dette pour améliorer le rapport entre la dette et l'avoir des actionnaires pour que la société puisse plus facilement emprunter auprès du secteur privé. Nous ne voulons pas que la société revienne faire appel au gouvernement... Enfin, si nous pouvions ancrer ce principe dans cette partie qui traite des objectifs de la loi et de la société, je crois que cela améliorerait la situation, surtout si l'on tient compte de ce qu'a dit le juge Estey dans son rapport. Que sert de mettre sur pied ces commissions royales si nous ne tenons aucun compte de leurs conclusions, et je dois ajouter que c'était une conclusion très importante de ce rapport.

Proposer cette modification à l'article 7 affaiblit l'intention que nous avons. Si l'on ne veut pas modifier ainsi l'article 6, on devrait au moins modifier une partie du projet de loi où se ferait sentir tout le poids de l'amendement en ce qui concerne les objectifs et le personnel de la société.

Encore une fois, je ne suis pas avocat, mais je crois que la proposition du ministre, monsieur le président, tend à affaiblir toute la portée du rapport du juge Estey, ainsi que toute la portée et l'intention du présent amendement en ce qui concerne les activités de la société.

[Texte]

If you come back to the other evening, the last meeting, Mr. Chairman, we heard that with the new debt equity ratios we are going to be able to go out to the private sector for funding. What is the matter, Mr. Chairman?

The Chairman: Your time has expired, Mr. Huntington. I will let you just complete your comment.

Mr. Forrestall: He can have my time, Mr. Chairman, he is articulating extraordinarily well.

Mr. Huntington: Well Mr. Chairman, if I may continue . . .

The Chairman: Just to complete your comments and I will have to move on to another member, Mr. Huntington.

Mr. Huntington: All right. We heard the other evening from Mr. St-Denis that with this new debt/equity ratio they could move out into the public sector and one of the submissions that was given to us was the pro forma financial statement for Air Canada for 1976 to 1981. I notice in there that following through from 1975, actual debt/equity ratio of 97 to 3, the outlook for 1976 after the cancellation of the debt became 60 to 40 which was a very desirable situation and then that moves through 1977 with a debt/equity ratio of 59 to 41; 1978, a debt/equity ratio of 56 to 44; 1979, a debt/equity ratio of 53 to 47; 1980, a debt/equity ratio of 49 to 51 and then by 1981 we see a 51 to 49 situation which is a very healthy debt/equity situation.

There has to be a profit motive involved in this, Mr. Chairman, in order for management to see this kind of a move and an improvement in their ability to work within the financial structure of Canada.

The Chairman: Order please.

Mr. Huntington: Why would we not strengthen it by allowing this amendment to either go through in Clause 6 or move it over into a section where that intent is enshrined in the objects of the corporation?

The Chairman: Thank you Mr. Huntington.

Mr. Huntington: Next round, Mr. Chairman?

Le président: Monsieur Lambert.

M. Lambert: Merci bien, monsieur le président.

Je voudrais poser très brièvement deux ou trois questions au ministre afin de pouvoir me faire une idée plus complète de la nécessité du Bill C-17, Loi portant réorganisation d'Air Canada.

A l'article 6, on dit ceci:

6.(1) La société peut, au Canada et à l'étranger,

a) établir et exploiter le commerce du transport aérien;

Alors on énumère à cet endroit ce que la société peut faire dans l'exercice de ses pouvoirs.

[Traduction]

Si l'on se reporte à la séance de l'autre soir, à la dernière réunion, monsieur le président, on nous a dit que le nouveau rapport établi entre la dette et l'avoir des actionnaires permettrait à la société de faire appel au secteur privé pour se financer. Qu'y a-t-il, monsieur le président?

Le président: Votre temps de parole est écoulé, monsieur Huntington. Cependant, je vous permets de finir votre intervention.

M. Forrestall: Je lui cède mon droit de parole, monsieur le président, il parle extraordinairement bien.

M. Huntington: Monsieur le président, si je puis continuer . . .

Le président: Finissez ce que vous aviez à dire et je donnerai ensuite la parole à un autre député, monsieur Huntington.

M. Huntington: Parfait. Donc, M. St-Denis nous disait que le nouveau rapport entre la dette et l'avoir des actionnaires permettrait à la société de faire appel au secteur privé, et on nous a remis les états financiers *pro forma* d'Air Canada de 1976 à 1981. Le rapport entre la dette et l'avoir des actionnaires pour 1975 était de 97 à 3, tandis que pour 1976, après annulation de la dette, on prévoyait un rapport de 60 à 40, ce qui est beaucoup mieux, et, en 1977, ce rapport serait de 59 à 41; en 1978, de 56 à 44; en 1979, de 53 à 47; en 1980, de 49 à 51; et, enfin, en 1981, le rapport entre la dette et l'avoir des actionnaires serait de 51 à 49, ce qui nous donne une entreprise en pleine santé.

Monsieur le président, les profits doivent entrer en ligne de compte si l'on veut encourager l'administration à mieux travailler dans le cadre financier actuel du Canada.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît.

M. Huntington: Pourquoi ne pas les encourager davantage, soit en modifiant l'article 6, soit en modifiant un autre article, pour bien faire sentir quels doivent être les objectifs de la société?

Le président: Merci, monsieur Huntington.

M. Huntington: Vous mettez mon nom sur votre liste pour le prochain tour, monsieur le président?

The Chairman: Mr. Lambert.

Mr. Lambert: Thank you, Mr. Chairman.

I would like to put two or three very brief questions to the minister so as to have a better idea of the necessity of Bill C-17, an Act respecting the reorganization of Air Canada.

Clause 6 reads:

6. (1) The Corporation may, within and outside Canada,

(a) establish and operate the business of an air carrier;

And then you have the list of the capacities and activities of the Corporation.

[Text]

• 1055

Est-ce que le ministre pourrait dire au Comité combien de personnes sont actuellement à l'emploi d'Air Canada, dans tout le Canada?

Mr. Lang: I believe it is about 19,000.

M. Lambert: Dix-neuf mille. Est-ce que ces employés sont catalogués au niveau de chacune des provinces et si oui, est-ce que le ministre pourrait, s'il répond à l'aide d'un document, avec la permission des membres du Comité, déposer ce document pour qu'il annexe au compte rendu de la séance d'aujourd'hui? Ainsi, nous pourrions nous y référer en temps opportun.

Mr. Lang: I am sure that that is available, and I will be glad to get that information.

M. Lambert: Étant donné qu'il y a beaucoup de développement très rapide dans notre pays, est-ce que le ministre peut dire au Comité si en général, dans l'administration d'Air Canada, il y a un bon esprit, si cette société de la Couronne fonctionne de façon efficace, donne d'excellents services, et ceci, de la façon la plus économique possible? Je pense que c'est au ministre de répondre devant le Comité, devant la Chambre, de cette société. On entend toutes sortes de propos au sujet d'Air Canada; apparemment, ce serait une société qui ne se soucie pas tellement des coûts, et ainsi de suite. Est-ce qu'entant que ministre responsable, vous pourriez dire au Comité si cette société administre les biens, les deniers du Canada de la façon la plus économique, la plus rentable possible?

Mr. Lang: I think the corporation has been doing an ever-improving job of running the airline well, from a business and profit point of view, eliminating the costs that are unnecessary. While in any big operation there is always a lot more to be done, I believe they have been doing a very good job. I think that is probably the road down which to go to improve the spirit of the employees in the corporation as well. If they feel a part of a team trying to do a best-possible job and, indeed, show a profit in traditional terms, I think they will likely play their role more effectively.

M. Lambert: Je voudrais poser une deuxième question au ministre. Étant donné la controverse qui a existé au sujet de la langue utilisée par les pilotes, est-ce que le ministre peut dire s'il y a des améliorations actuellement dans ce domaine afin de rassurer la population canadienne sur le service aérien, sur la sécurité, et si les deux langues en usage au Canada pourront, dans un avenir rapproché, être réellement en usage, sans que cela cause de difficultés au niveau de la bonne entente, de l'harmonie au Canada?

• 1100

Mr. Lang: I think, perhaps, that is asking a little too much in terms of a flat statement that there will be no problems. But I think some good progress has been made, and I do believe more and more it is understood throughout Canada that any steps we take will only be taken with full regard to safety and

[Translation]

Could the minister tell the Committee how many people are presently employed by Air Canada all across Canada?

M. Lang: Quelque 19,000, me semble-t-il.

Mr. Lambert: Nineteen thousand. Is the work force divided by province and if so, if the minister has a paper on this, and with the consent of the Committee, could he table this paper for it to be annexed to today's record? We could then refer to it when needed.

M. Lang: Je suis sûr que ce genre de renseignements est disponible et je serai heureux de vous les faire parvenir.

Mr. Lambert: As there are many very rapid developments in our country, could the Minister tell the Committee if, in general, Air Canada's management morale is good and if this Crown corporation is working efficiently, giving excellent service and this, in the most economical manner? I think it is the responsibility of the Minister to answer before this Committee and before the House for this Corporation. We hear all kinds of things about Air Canada; apparently it does not bother too much about costs and so forth. As Minister responsible for that corporation, could you tell this Committee if the Corporation does in fact manage its capital and Canada's funds as economically and as viably as possible?

M. Lang: Je crois que l'administration de la société s'est améliorée énormément et, du point de vue commercial et du point de vue des profits, a réussi à éliminer les coûts qui ne sont pas nécessaires. Évidemment, dans toute grosse entreprise, on peut en faire beaucoup plus, mais je crois qu'il s'est fait du très bon travail jusqu'ici. Je crois que c'est probablement la voie à suivre pour améliorer l'esprit des employés de la société aussi. S'ils sentent qu'ils font partie d'une équipe qui essaie toujours de faire de son mieux et aussi de faire un profit dans le sens traditionnel du terme, je crois qu'ils joueront beaucoup mieux leur rôle.

Mr. Lambert: I would like to put a second question to the Minister. In view of the controversy which took place concerning the language used by the pilots, can the Minister tell us if there have been any improvements so far in that area so as to reassure the Canadian population on air service and safety and could he also tell us if both official languages of Canada, in the near future, will really be used without any problems for Canada's harmony?

M. Lang: Je ne peux pas vous dire carrément qu'il n'y aura pas de problèmes. Mais je crois qu'on a fait des progrès et je crois que si on comprend de plus en plus, surtout au Canada, que toutes les mesures qui seront prises le seront en tenant compte de la sécurité. De toute façon, nous croyons faire des

[Texte]

security. Notwithstanding that, we believe some progress can be made in accommodating the two languages in the province of Quebec.

M. Lambert: Est-ce que le ministre pourrait nous dire, d'après ses connaissances et ses responsabilités ministérielles, si réellement tout ce qu'on a pu dire au peuple canadien est exact? Est-ce que le fait d'utiliser la langue française pourrait diminuer la sécurité des passagers? Je vous avoue franchement que ces propos m'ont un peu renversé. Mais étant donné que je ne suis pas un expert dans le domaine, je m'adresse à ceux qui ont des connaissances. Donc, est-il vrai que si un pilote se sert du français dans les communications air-sol, la sécurité des passagers s'en trouve diminuée?

Mr. Lang: That really would depend upon doing it according to very carefully established rules which have to be set up to assure safety. For instance, a pilot and a co-pilot have to be able to understand one another when one of them is speaking to the ground or the control tower. That is very important and that is why we have to proceed very carefully, methodically and make sure that no changes are made in language or in other practices until we have tested them and are satisfied that they, indeed, are safe.

M. Lambert: Alors, en ce cas, monsieur le Ministre, il y a une évolution dans ce domaine et vous espérez pouvoir en arriver à une entente qui sera de nature à donner satisfaction à l'ensemble des Canadiens.

Mr. Lang: Yes.

Mr. Lambert: I see.

The Chairman: Merci, Mr. Lambert. Most of the thrust of the questions have been on Mr. Mazankowski's amendment, so if the Committee is agreeable, I have other members, but in the name of progress, perhaps we could hear from Mr. Mazankowski in regard to the suggestions by the Minister on where this amendment could fit into the bill. It would save the time of the members and perhaps we could deal with the amendment and the other amendments to Clause 6, which I think is the main thrust of the discussion this morning.

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, Mr. Stevens has a line of questioning connected with the proposal that the Minister has advanced, which we have been discussing, and I would ask you to recognize him at this time, if it is in agreement with the Committee. There is a certain line of questioning that he wishes to pursue, after which we might be able to reach some sort of a decision on this matter. At the present time I must say that we are not convinced that the insertion under Clause 7 will serve the intended purpose to which my original amendment was directed but perhaps during the questioning we may have some clarification in that regard and perhaps we can deal with it at that time.

The Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski. Mr. McRae on a point of order.

Mr. McRae: Does this mean that we will preclude discussion of this amendment?

[Traduction]

progrès concernant l'implantation des deux langues dans la province de Québec.

Mr. Lambert: Could the Minister tell us if, according to his knowledge and his ministerial responsibilities, everything that has been communicated to the Canadian people is exact? Could the use of the French language be dangerous for the safety of the passengers? I must admit that those remarks did astonish me. But as I am not an expert in that area, I am putting the question to those who know something about it. Is it true then that if a pilot uses French in air-ground communications it could be dangerous for the safety of the passengers?

M. Lang: Il faut évidemment observer à la lettre les règlements établis pour assurer la sécurité. Par exemple, le pilote et le copilote doivent pouvoir se comprendre quand l'un d'eux est en communication avec la tour de contrôle. C'est très important et c'est pour cela que nous devons avancer avec précaution et sans brûler d'étapes, sans apporter de changements à la langue ou aux méthodes utilisées, avant de nous être assurés que ces changements ne portent pas atteinte à la sécurité.

Mr. Lambert: In that case, Mr. Minister, things are moving ahead in that area and you hope to come to an agreement that will satisfy all Canadians.

M. Lang: Oui.

M. Lambert: Je vois.

Le président: Merci, monsieur Lambert. La plupart des questions ont porté sur l'amendement de M. Mazankowski, et j'ai d'autres noms sur ma liste, mais si le Comité y consent au nom du progrès, peut-être M. Mazankowski pourrait-il nous dire ce qu'il pense de la proposition du ministre, à savoir où cette modification pourrait être insérée. Cela nous éviterait de perdre du temps et peut-être pourrions-nous en finir avec cet amendement et les autres amendements apportés à l'article 6, ce qui semble être ce que nous voulons faire ce matin.

Des voix: D'accord.

Le président: Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur le président, M. Stevens aimerait poser des questions concernant la proposition du ministre et j'aimerais que vous lui donniez la parole, avec l'accord du Comité. Il veut poser certaines questions, après quoi nous pourrions peut-être en venir à une certaine décision. Je dois dire que nous ne croyons pas encore que modifier l'article 7 donnerait le résultat que j'escomptais en proposant mon amendement, mais peut-être que les questions du député nous permettront d'avoir certains éclaircissements qui feraient aboutir l'affaire.

Le président: Merci, monsieur Mazankowski. Monsieur McRae, un rappel au Règlement.

M. McRae: Cela veut-il dire que nous empêcherons tout débat à propos de cet amendement?

[Text]

The Chairman: No.

Mr. McRae: Because I certainly would like to speak on the amendment regardless of where it goes.

The Chairman: That is agreeable. Your name is on the list, Mr. McRae, and you will have your chance to . . .

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, just for the benefit of Mr. McRae, there have been some discussions between the Minister and the members on our side on trying to reach a compromise and we may not deal with my amendment in the final analysis.

The Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski. Mr. Stevens.

• 1105

Mr. Stevens: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Chairman, I thank the Minister for his clarification on why he feels the thrust of the proposed amendment would be more suitable under Clause 7 than Clause 6 and I think that brings us to the real crux of what I feel is an important distinction here. As I understood the Minister's comment. In effect, he said that the legal capacity of the corporation might in some way be lessened if subclause (1) of Clause 6 were amended in the way that my colleague has suggested. Mr. Chairman, I would suggest that that is exactly what we want to do. We want to make it very clear that this corporation, when it operates under Clause 6(1), is to operate in a sound business fashion and in contemplation of profit. The reason I say that is that if you read (a) to (f), I think they are all either primary or secondary powers that any corporation would normally expect to have if it wanted to go into the airline and related business. But if I may, I will put it this way: that we on behalf of the shareholders of this company, through Parliament, in effect I think, have to give a clear mandate to Air Canada as to what we feel Air Canada should do in relation to the funds that we are putting at their disposal. If the suggestion goes through, bear in mind that could be \$750 million of raw capital, if it were ever paid in, the largest capitalization of any airline in the world.

Having given that mandate, I would suggest that the place we should put any restrictions is in Clause 6(1). I think we, in effect, want the management to say: you conduct that airline in accordance with sound business principles and in contemplation of profit, period. Contrary, then, to what the Minister says, I believe it would then be up to management—operating under Clause 7, if some proposal comes up that they feel is not either sound, businesswise, or will not yield a profit—not only to get into the dilemma of trying to decide if it is sound, businesswise, or if a profit may accrue, in effect to say to whoever is promoting it: we just do not have the power to do it. Let me give you an example, Mr. Chairman, and then I will put my question to the Minister.

I can see that there could be a possibility where the management of Air Canada, through the 15-member board of directors, may be considering buying Dash-7s and for various reasons either because of the nature of transportation into the Toronto area, the Montreal area, there may be some of those board members who feel it is, in truth, sound business principle

[Translation]

Le président: Non.

M. McRae: Parce que j'aimerais bien en parler, quel que soit l'article qu'on modifie.

Le président: C'est bien. Votre nom est sur ma liste, monsieur McRae, et vous aurez l'occasion de . . .

M. Mazankowski: Monsieur le président, pour la gouverne de M. McRae, il y a eu des entretiens entre le ministre et certains députés de notre côté, pour essayer d'en venir à un compromis, et il se pourrait fort bien, en fin de compte, qu'il ne soit plus question de mon amendement.

Le président: Merci, monsieur Manzanowski. Monsieur Stevens.

M. Stevens: Merci, monsieur le président. Monsieur le président, je remercie le ministre de nous avoir expliqué pourquoi, selon lui, il serait préférable de modifier l'article 7 plutôt que l'article 6, et je crois que cela nous mène au cœur du problème. Si j'ai bien compris la pensée du ministre. En effet, il a déclaré que les pouvoirs juridiques de la société pourraient être amoindris si le paragraphe (1) de l'article 6 était amendé comme le suggère mon collègue. Monsieur le président, j'estime que c'est exactement ce que nous voulons faire. Nous voulons préciser que cette société, en menant ses exploitations en vertu de l'article 6(1), exercera une saine gestion commerciale et recherchera le profit. En effet, si vous lisez les alinéas a) à f), vous verrez qu'il s'agit de pouvoirs primaires ou secondaires que toute société s'attend normalement d'obtenir si elle veut s'occuper du transport aérien et des entreprises connexes. Mais si vous me le permettez, je vous dirai ceci: j'estime qu'au nom des actionnaires de cette société, par l'entremise du Parlement, nous devons accorder un mandat clair à Air Canada relativement aux fonds que nous mettons à sa disposition. Si cette suggestion est appliquée, rappelez-vous qu'il pourrait s'agir de 750 millions de dollars de nouveaux capitaux qui seraient versés dans le cadre de la plus grande capitalisation de toute société de transport aérien au monde.

Après lui avoir accordé ce mandat, j'estime que les restrictions devraient se trouver à l'article 6(1). En effet, nous tenons à ce que l'administration puisse dire: vous dirigez cette société de transport conformément à des règles de saine gestion commerciale et de recherche du profit. Ainsi, contrairement à ce qu'a déclaré le ministre, ce serait à l'administration de fonctionner aux termes de l'article 7, et de déclarer, si une proposition non rentable est formulée, qu'elle n'a pas les pouvoirs de la mettre en application. Permettez-moi de vous donner un exemple, monsieur le président, et je poserai ma question au ministre.

Il est possible que l'administration d'Air Canada, par l'entremise de son conseil d'administration composé de 15 membres, songe à l'achat de Dash-7. Pour diverses raisons, soit à cause de la nature des transports dans la région de Toronto, ou de Montréal, certains membres du conseil peuvent être d'avis qu'il s'agit là d'un principe commercial sain et rentable. Mais

[Texte]

and secondly it is something that may yield a profit. But there is quite a debate at the board level and eventually—let us put this possibility—for reasons that will not be publicly disclosed, the management gets talked into, or voted down on their opposition, to buying the Dash-7s. The Dash-7s are then bought by Air Canada and, in turn, they do run at a loss. Mr. Chairman, I think that would be most unfortunate because unless the management was able to go to that board and show that the purchase of the Dash-7s was both sound, businesswise, and in contemplation of profit, I think the board should not have considered that deal.

Our security or our safeguard would be that if we put the wording that my colleague suggests in Clause 6(1), I do not think the thing would ever be thrown in the lap of the board because essentially they would say: we do not have the primary evidence that this will be a sound business principle in contemplation of profit. In short they do not have the legal power.

The Minister says surely you would not want to have recourse then to subclause (2)? Mr. Minister, that is really my question: why not? Why do you want subclause (2) in there if you are saying it is never going to be used and to me the time that it should be used is in that situation where it appears that Air Canada might go into a project that will not yield a profit, and yet we have no restriction on them to prevent their going into it. So my question is, why do you feel that subclause (2) should not be used?

• 1110

Let me put it this way. Let us accept your premise that putting in these words restricts the legal capacity of the corporation. On the advice of their lawyers, Air Canada may simply come back, for example, to the Department of Industry, Trade and Commerce, and say, "We do not want to buy your Dash-7. We know you have problems at de Havilland but we do not think we have the power to do it anyway because we do not think we can make any money." I think Industry, Trade and Commerce must then go to the Cabinet and try to convince the Cabinet, under proposed subclause (2), in effect to require Air Canada to do it, and presumably to pick up the loss.

Mr. Lang: Mr. Chairman, I would just say simply that I think that overlooks the whole legal problem created when you put limitations of powers on the corporation; the doubts that can then arise, and the desirability of resolving doubts about whether or not the things are within the corporation's power. Proposed subclause 2 I see as necessary but exceptional, and not to be used regularly, to eliminate doubt. What I certainly do not want to have happen is somebody worrying about a second-guessing with hindsight of a proper corporate judgment about whether something should be undertaken. That surely is what we want the corporation to go on doing. They will sometimes do things that look like mistakes, particularly later on. Is somebody going to second-guess that and say it was not done within their powers because it did not have due regard to sound principles? That is the kind of technical legal argument that might lead to seeking protection under proposed subclause 2.

[Traduction]

il y aura une discussion assez animée au conseil d'administration et il se peut que, pour des raisons non divulguées publiquement, l'administration décide d'acheter l'appareil en question. Air Canada achètera alors les Dash-7 et accusera ensuite un déficit. Monsieur le président, ce serait malheureux, car, à moins que l'administration puisse prouver au conseil que l'achat du Dash-7 était sain et rentable, j'estime que le conseil n'aurait jamais dû conclure ce marché.

Ainsi, si nous adoptons le libellé proposé par mon collègue pour l'article 6(1), le conseil ne serait jamais obligé de prendre une telle décision, car il pourrait dire: aucune preuve n'indique qu'il s'agit là d'un principe commercial sain et rentable. Bref, il ne posséderait pas les pouvoirs juridiques nécessaires.

Le ministre a déclaré: vous ne voudriez certainement pas devoir avoir recours au paragraphe (2). Monsieur le ministre, je vous demande ceci: pourquoi pas? Pourquoi tenez-vous à ce que le paragraphe (2) soit adopté, si vous êtes d'avis qu'on n'y aura jamais recours? Selon moi, on devrait y avoir recours lorsqu'il semble qu'Air Canada est sur le point de conclure un marché non rentable, et que, cependant, il n'y a aucune restriction l'empêchant de le faire. Je vous demande donc ceci: pourquoi êtes-vous d'avis que le paragraphe (2) ne devrait pas être utilisé?

Je vous pose la question autrement. Acceptons tout d'abord votre prémisse, à savoir qu'en insérant ces mots, on limite les pouvoirs juridiques de la société. Suivant les conseils de ses avocats, Air Canada pourrait déclarer par exemple au ministère de l'Industrie et du Commerce: «Nous ne voulons pas acheter votre Dash-7. Nous savons que la Société de Havilland vous pose des difficultés, mais nous n'avons pas le pouvoir d'acheter ces appareils, car nous ne croyons pas qu'ils soient rentables.» Le ministère de l'Industrie et du Commerce devrait ensuite s'adresser au Cabinet pour essayer de convaincre celui-ci, en vertu du paragraphe (2) proposé, d'exiger qu'Air Canada achète ces appareils et d'assumer le déficit.

M. Lang: Monsieur le président, on ne tient pas compte du problème juridique que l'on crée lorsqu'on limite les pouvoirs d'une société; des doutes risquent ainsi de surgir, et il faudra alors surmonter ces doutes et voir si la société jouit de ce pouvoir. Selon moi, le paragraphe (2) est nécessaire, quoiqu'exceptionnel, et on ne devra pas y avoir recours de façon régulière pour éliminer des doutes. Je ne voudrais surtout pas que l'on s'inquiète en essayant de savoir si une société devrait prendre certaines mesures ou non. Nous voulons certes que la société poursuive ses exploitations. Elle prendra parfois des mesures qui nous apparaîtront comme des erreurs, surtout par la suite. Est-ce que quelqu'un ira dire ensuite que la société ne jouissait pas des pouvoirs lui permettant de prendre de telles mesures, parce qu'elle ne suivrait pas un principe commercial sain? C'est là le genre de raisonnement technique et légal qui risque d'être invoqué en vertu du paragraphe (2).

[Text]

I think the Committee may be forgetting the kind of framework being set up here; that is, that surely the management of the corporation will be seeking proper performance and best performance of the corporation. If the government wants it to do something that is not commercially viable, then it will ordinarily want a direction from the government under the later clause in relation to activities, or it will want an arrangement with the government, at the very least, which has to do also with the loss or the financial problem that deals with that matter. That is how I would ordinarily see it operate. I do not think you should raise an issue whereby you imagine a situation where the management wants to do something, or does not want to do something, and the board insists that it go ahead and do it even in a nonviable way. I am not sure that very many managements in fact stand for that kind of approach, and they would show it by their own conduct in relation to the corporation. So I think that is a bit of an imaginary example.

What I am worried about is the regular ongoing business of the corporation and the power to do it in a proper businesslike way. That is spelled out in the policy that we have made clear already in the House. I am prepared to see it put into the bill itself so that it is not just a matter of changing a statement of policy by government, but putting it here might affect the power of the corporation in ways that you or I, I think, properly legally advised, do not want it affected.

Mr. Stevens: Mr. Chairman, I guess it is a question basically of how strong we want this provision to be. I would think the Minister would agree, from what he has said, that if it is put in Clause 6(1) it is damned strong. Basically, he is saying that it is so strong that it may even impede the normal decisions that he feels Air Canada might want to make.

Mr. Lang: That is right. It might stop Air Canada from making judgments that its competitive corporations can easily make within their own proper system, and surely that is silly.

Mr. Stevens: I think you should give us a little evidence as to where you think that problem would arise. Clearly, in the normal course of business that Air Canada is conducting, this in no way will be an impediment to their carrying on. What I think it is an impediment to, if we put it under Clause 6(1), is the situation where a new venture is being considered, to come back to my Dash-7 example. In that case, I would think that if we put it in Clause 6(1), management, if they wished to advance that, would have to provide supporting documentation as to why they think it is sound businesswise, and where they see the profit coming into the venture. If they cannot show that, it is not a question of putting it to the board, if the minister is correct they are simply not going to have the legal power to go into the venture.

Mr. Lang: Except that the problem is there will be so many cases where they will have doubt about whether the thing might be judged later by a court to be according to those words that they will get into the habit of coming under (2). I do not know whether you have ever dealt with solicitors, but when there is the possibility of doubt, and there is a way of covering it and eliminating the doubt, they will recommend

[Translation]

Le Comité public peut-être le genre de structure qu'on est en train d'établir ici; à savoir que l'administration de la société cherchera certainement à obtenir le meilleur rendement possible de la part de la société. Si le gouvernement veut que la société prenne des mesures qui ne sont pas commercialement viables, l'administration voudra alors des directives gouvernementales autres que ce qui est prévu à cet article, ou alors elle voudra conclure un accord avec le gouvernement quant au déficit ou au problème financier que cela entraînera. C'est ainsi que la société devrait fonctionner. Il ne faut pas imaginer une situation où l'administration veut prendre des mesures ou non, et où le conseil insiste pour qu'elle le fasse, même si ce n'est pas rentable. Je ne pense pas qu'en général les administrations apprécient ce genre de situation, et cela se traduirait dans leur conduite envers la société. Je pense donc que cet exemple est sûrement imaginaire.

Ce qui m'inquiète, c'est l'exploitation régulière et courante de la société et les pouvoirs d'agir suivant des principes commerciaux adéquats. Cela est exposé dans la politique que nous avons déjà présentée à la Chambre. Je suis prêt à ce que cela soit précisé dans le bill lui-même, afin qu'il ne s'agisse pas seulement de modifier la déclaration de politique du gouvernement; mais j'estime qu'en l'insérant dans le bill, on risque de produire un effet peu souhaitable sur les pouvoirs de la société.

M. Stevens: Monsieur le président, il faut probablement tout d'abord savoir quelle devrait être la force de cette disposition. Le ministre conviendra que si cette disposition se trouve à l'article 6 (1), elle aura beaucoup de poids. En principe, elle aura tellement de poids qu'elle empiètera peut-être sur les décisions normales d'Air Canada.

M. Lang: En effet. Elle empêchera peut-être Air Canada de prendre des décisions que ses concurrents peuvent prendre sans difficulté; ce serait tout à fait ridicule.

M. Stevens: Vous devriez peut-être nous dire à quel niveau, selon vous, les problèmes risquent de surgir. Il est clair que, dans le cours normal des exploitations d'Air Canada, cela ne lui nuira pas. Cela risque de lui nuire seulement si l'article 6.(1) est modifié. Je reviens à l'exemple de mon Dash-7 de tout à l'heure. Dans un tel cas, si la disposition se trouve à l'article 6. (1), l'administration, si elle désire acheter cet appareil, devra prouver pourquoi, selon elle, cet achat serait rentable et conforme à de sains principes commerciaux. Si elle ne peut pas prouver cela, il n'est pas question de présenter ces propositions au conseil; si le ministre a raison, elle n'aura tout simplement pas l'autorité juridique pour le faire.

M. Lang: La difficulté, c'est qu'il y aura tellement de cas où il y aura des doutes quant à savoir si la question sera plus tard décidée par un tribunal, selon ce libellé, qu'ils prendront l'habitude d'agir en vertu du paragraphe (2). Je ne sais pas si vous avez déjà eu affaire à des avocats, mais lorsqu'il y a une possibilité de doute, qu'il y a une façon de couvrir la chose et d'éliminer le doute, il faut recommander qu'il soit éliminé. Il y

[Texte]

that it be eliminated. And there is subclause (2). So they will be in the habit of using subclause (2) too routinely, and I think that is completely wrong. It is completely contrary to what is our objective and to what I had thought was the official position of your party, as well.

Mr. Stevens: I think the minister should not overemphasize this need for legal opinions, because clearly if there is any doubt upon passage of the act, Air Canada could get one initial legal opinion to clarify exactly what part of their current business is or is not in contravention of subsection 6(1). My guess would be—you are a lawyer, I am a lawyer—that that would be . . .

Mr. Lang: I realized you were.

Mr. Stevens: . . . a comparatively easy legal opinion to get. I realize the different legal status between a Crown corporation, a letters patent corporation, and a memorandum of association corporation. It is really bearing in mind those distinctions that makes me feel very strongly that if we want this amendment to have a meaningful effect it should go into Clause 6(1) for the very reason the minister has advanced. It puts a legal limitation on the powers of this corporation. I think it is a limitation that we, speaking for the shareholders of the corporation would like to see.

Mr. Lang: you refer to other corporations. I think the dilemma of a Crown corporation is that on the one hand you turn to it and say, run a good airline, make money, and we—certainly, many of our side like to compare this airline with other airlines—we say, how come you are not doing as well as some other airline? I can see the dilemma you put them in, because being owned by government, government for various reasons will say, in addition to running a good airline there are other things we think you should be doing of a service nature.

The distinction we would like to make is that that has really got to remain the government's decision. If they feel there should be an added service, even if it is perhaps not going to make a profit, I think it should be on the government's head to take that responsibility. Instead of turning to Air Canada and complaining that they are not giving a certain service and having the board simply say well, we are in a dilemma, in the sense that you in Clause 7 said that somehow or other we have to keep in the back of our mind profit and that we should follow sound business principles, I do not think you should put the board in that dilemma. I think you should clearly, in subsection (1) of Clause 6, say that there is absolutely no doubt, as far as your normal functions are concerned, there are two basic standards we want you to follow: sound business principles, and everything you do should be in contemplation of profit.

The Chairman: Thank you, Mr. Stevens. Mr. McRae.

Mr. McRae: I could not disagree more with anything I have heard than what I have heard in the last five minutes from Mr. Stevens. I think there are several principles we have here. The

[Traduction]

a le paragraphe (2). Par conséquent, ils se serviraient de ce paragraphe de façon habituelle, et je pense que c'est très mauvais. C'est tout à fait contraire à notre objectif et à ce que je croyais être la position officielle de votre parti également.

M. Stevens: Je pense que le ministre ne devrait pas surenchéir ce besoin d'opinions juridiques, car il est évident que, s'il y a des doutes au sujet de l'adoption de la loi, Air Canada pourrait obtenir une opinion juridique initiale pour préciser exactement quelle portion de ses entreprises actuelles contrevient ou non à l'article 6. (1). Je suppose—vous êtes un avocat, moi également—que ce serait . . .

M. Lang: Je me suis rendu compte que vous l'étiez.

M. Stevens: . . . relativement facile d'obtenir une opinion juridique. Je comprends la différence des statuts juridiques qui existe entre une société de la Couronne, une société à lettre patente et une société à memorandum d'association. C'est en tenant compte de ces distinctions que je crois fermement que, si nous voulons que cet amendement ait vraiment un effet, il doit s'insérer à l'article 6. (1), pour les raisons que le ministre a données. Il restreindrait ainsi les pouvoirs de la société. C'est une restriction que nous aimerions avoir en tant qu'actionnaires de la société.

Monsieur Lang, vous avez parlé d'autres sociétés. Je pense que le dilemme d'une société de la Couronne, c'est que, d'une part, vous lui dites: exploitez la ligne du mieux que vous le pouvez, faites des profits, et nous—certainement, de notre côté, nous aimerions la comparer à d'autres compagnies aériennes—nous disons: comment se fait-il que vous ne faites pas aussi bien que d'autres compagnies aériennes? Je vois le dilemme où cela place la société, car, étant donné qu'elle appartient au gouvernement, le gouvernement dira pour des raisons évidentes: en plus d'exploiter la ligne, il y a aussi autre chose. Nous pensons qu'elle doit également être une société de service.

La distinction que nous aimerions faire, c'est que cela doit vraiment demeurer la décision du gouvernement. Si le gouvernement croit qu'il doit y avoir un service additionnel, même si ce service n'est pas rentable, le gouvernement doit prendre cette responsabilité. Au lieu de se tourner du côté d'Air Canada et de se plaindre que la société ne fournit pas un certain service et de voir le conseil répondre simplement: nous sommes dans un dilemme, certains d'entre vous ont dit qu'à l'article 7 nous devons tenir compte du fait qu'un profit doit être réalisé et qu'il faut des règles de saine gestion commerciale,—je ne crois pas que vous devriez placer le conseil devant ce dilemme. Vous devriez dire de façon très claire qu'au paragraphe (1) de l'article 6 il n'y a pas de doute, du moins du point de vue des fonctions normales, qu'il existe deux normes fondamentales à suivre: les règles de saine gestion financière et tout doit être fait en fonction d'un profit.

Le président: Je vous remercie, monsieur Stevens. Monsieur McRae.

M. McRae: Je suis plus en désaccord avec ce qu'a dit M. Stevens depuis cinq minutes qu'avec tout ce que j'ai entendu depuis un bon moment. Il y a plusieurs principes en cause. Le

[Text]

first is that Crown corporations are established, in general, to provide service. This is the service that would not otherwise be provided for profit by the private sector. Otherwise, there is no justification for a Crown corporation. There may be times when these things come into conflict, or there may be times when profitability makes some sense. This is the first point. I think if the whole purpose of Air Canada were profitability and to operate in a strictly business sense, Air Canada should be disbanded as a Crown corporation. That is number one.

Number two, transportation is an industry in this country that is, in general, not profitable. It requires subsidies at all levels. We have constantly given subsidies, whether to trucking or whatever industry. There are certain parts of this country—not Vancouver—where it is impossible to provide decent transportation unless one subsidizes. In general that is the case, and specifically I would refer to the Atlantic provinces.

• 1120

Even more specifically, Mr. Chairman to the minister, I would provide air service between Toronto, Montreal and Ottawa. If this clause were in effect, I think we would have a right to demand that those services be disbanded because they are losing \$10 to \$15 for every seat that is sold; therefore it is an unprofitable operation. We would also probably eliminate stops like Thunder Bay and so on, simply for the reason that it is not profitable to drop into those places. One of the reasons CP Air does from time to time show a better situation is that their average distance is something like 1,100 miles, and Air Canada's is something like 550 miles. I believe Air Canada and the national railways and so on, our Crown corporations and other Crown corporations involved in transportation, exist to provide needed services to parts of this country. If we eliminate that principle and put the whole thing on the basis of profitability, I do not think it is possible to service this country in a sensible way transportation-wise.

I think Air Canada should attempt to be a profitable operation, but I would demand, immediately this clause came into effect, that Air Canada disband all direct service between Toronto, Montreal and Ottawa simply as applying this particular principle. That is why I think this particular principle is ridiculous, and certainly if it is included in Clause 6. It may be one of those principles that one adheres to when it is possible. There may be ways of getting around it in terms of applying for special subsidies, but as a general principle I do not think it can obtain in terms of a Crown corporation operating in the transportation area.

The Chairman: Thank you, Mr. McRae. Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I listened with interest to Mr. McRae. It is unfortunate that he has not been around here to follow the debate on this amendment, because there was no implication whatsoever that the amendment would inhibit the provision of service to an area in the Atlantic or even to that great triangle in central Canada, Montreal, Toronto and Ottawa, simply because costs were not being

[Translation]

premier, c'est que les sociétés de la Couronne sont créées en général pour offrir des services. Ce sont des services qui ne nous seraient pas autrement fournis par le secteur privé, qui veut réaliser des profits. Autrement, il n'y a aucune justification de l'existence de la société de la Couronne. Il y a peut-être des moments où ces choses entrent en conflit, où la rentabilité a un sens. Voilà mon premier point. Si l'objectif d'Air Canada était la recherche du profit, et l'exploitation selon des règles commerciales strictes, il faudrait démanteler Air Canada.

Deuxièmement, le transport est une industrie au pays qui, en général, n'est pas rentable. Il faut des subventions à tous les niveaux. Nous avons constamment accordé ces subventions, que ce soit pour le camionnage, ou ailleurs dans l'industrie. Il y a certaines régions au pays,—non pas à Vancouver—où il est impossible d'offrir des transports décents, à moins qu'ils ne soient subventionnés. C'est en général le cas, et surtout dans les provinces Atlantiques.

Pour être plus précis, monsieur le président, monsieur le ministre, j'offrirais des services aériens entre Toronto, Montréal et Ottawa. Si cette clause était en vigueur, nous aurions le droit de demander que ces services soient démantelés, car nous perdons de \$10 à \$15 pour chaque place vendue. Par conséquent, cette opération n'est pas rentable. Nous pourrions également éliminer des arrêts comme Thunder Bay, et d'autres, pour la simple raison qu'il n'est pas rentable d'arrêter dans ces endroits. Une des raisons pour lesquelles CP Air est en meilleure posture de temps à autre, c'est que leur distance moyenne est de quelque 1,100 milles, alors que pour Air Canada, c'est à peu près 550 milles. Je crois qu'Air Canada, les chemins de fer nationaux, d'autres sociétés de la Couronne et d'autres sociétés s'occupant de transports existent pour offrir des services nécessaires à ces régions du pays. Si nous laissons tomber ce principe et si nous ne parlons que de rentabilité, je ne crois pas qu'il serait possible de desservir le pays de façon censée dans le domaine des transports.

Air Canada devrait essayer de rendre ses activités rentables, mais dès que cet article sera mis en vigueur, je demanderai immédiatement qu'Air Canada laisse tomber tous ses services directs entre Toronto, Montréal et Ottawa à la suite de ce principe. C'est pourquoi ce principe me semble ridicule et, s'il est inséré à l'article 6, c'est un de ces principes auxquels il faut se conformer lorsque c'est possible. Il y a peut-être des façons de le contourner, de présenter des demandes de subventions spéciales, mais, de façon générale, je ne crois pas qu'on puisse les obtenir pour une société de la Couronne qui travaille dans le monde des transports.

Le président: Merci, monsieur McRae. Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur le président, j'ai écouté M. McRae avec intérêt. C'est dommage qu'il n'était pas ici pour suivre les débats sur cet amendement, car il n'a pas du tout été question que l'amendement contrecarre de quelque façon que ce soit la disposition prévoyant des services pour une région de l'Atlantique, ou pour ce grand triangle au centre du Canada que représente Montréal, Toronto et Ottawa, simplement

[Texte]

recovered. We are looking at the over-all global approach to Air Canada, and the bottom-line figure in the orientation should be directed toward the anticipation of profits. I am surprised to hear the words of Mr. McRae. He obviously does not agree with the government transportation policy that has been clearly enunciated and clearly outlined. I will read two pertinent sections for his information.

Mr. McRae: I have to have some point of order where I could reply.

Mr. Mazankowski: I should, just for the record, reiterate two fundamental principles of the transportation policy that has been summarized in the booklet entitled "Transportation Policy: A Framework for Transport in Canada", dated June, 1975. One of the principles is as follows:

4. There should be an objective of commercial viability, including cost-recovery, both in the operation of transportation services and in the provision of facilities and services for direct support of transportation.

5. It should be recognized that, where implementation of a particular developmental or national policy requires departure from principle (4), the costs imposed should be clearly and specifically identified and assumed by government.

I gather from Mr. McRae's comments that he does not agree with that philosophy and he does not agree with that thrust.

I want to remind you, Mr. Chairman, that in this bill there is provision made for the accommodation of both those principles, and all we are trying to do is to ensure that the airline is operated with the anticipation of being commercially viable; that it be a profit-oriented operation. This has been documented well in the Estey Report. It has been documented in this Committee by the present chief executive officer of Air Canada. I think he realizes that there has to be some measurement, some benchmark, upon which you gauge the effectiveness and the efficiency of this great Crown corporation. All we are trying to do is to ensure that the thrust, the mission and the mandate of Air Canada permeates the whole corporation, from the baggage handler right to the people who occupy the high thrones of power in Montreal. I see nothing in my amendment that would endanger or harm the service in Western Canada, in Central Canada or in Atlantic Canada. If there was—being the kind of biased westerner that I am—I certainly would not be proposing an amendment of this nature.

• 1125

Mr. McRae: On a point of privilege, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. McRae, on a point of privilege.

Mr. McRae: Since I was addressed directly rather than through the Chair, I would feel that I would have to make it quite clear that I do not necessarily subscribe to this particular

[Traduction]

parce que les coûts ne sont pas recouverts. Nous voyons là une approche globale pour Air Canada, et le chiffre à la dernière ligne, à cause de l'orientation que nous donnons, devrait être un chiffre prouvant la recherche du profit. Je suis un peu surpris d'entendre les propos de M. McRae. Il n'est pas d'accord, évidemment, avec la politique des transports du gouvernement, qui a été énoncée très clairement. Je vais lire l'article pertinent pour sa gouverne.

M. McRae: Je dois faire appel au Règlement pour répondre.

M. Mazankowski: Pour que ce soit consigné au procès-verbal, je répète deux principes fondamentaux de la politique des transports qui sont résumés dans le Livret intitulé: «Politique des transports, un cadre d'ensemble pour les transports au Canada», en date du mois de juin 1975. Un des principes est le suivant:

4. Il doit exister un objectif de rentabilité commerciale, comprenant la récupération des déboursés, pour l'exploitation du service des transports et pour les installations et services en soutien direct du transport.

5. Il doit être admis que, lorsque la mise en œuvre d'une politique nationale ou d'une politique particulière de développement exige une exception aux principes (4), les coûts imposés doivent être clairement et spécifiquement identifiés et assumés par le gouvernement.

D'après les commentaires de M. McRae, je présume qu'il n'est pas d'accord avec cette théorie, ni avec cet encouragement.

J'aimerais vous rappeler, monsieur le président, que, dans ce bill, il y a une disposition pour accommoder les deux principes à la fois, et que tout ce que nous essayons de faire, c'est de nous assurer que la compagnie aérienne est exploitée pour être rentable, c'est-à-dire qu'on recherche des profits. Cela a été bien expliqué dans le rapport Estey. Cela a été bien expliqué également au Comité par le président actuel d'Air Canada. Je pense que ce dernier se rend compte qu'il doit y avoir une certaine mesure qui peut nous permettre d'évaluer l'efficacité, la capacité de rendement de cette grande société de la Couronne. Tout ce que nous essayons de faire, c'est de garantir que les objectifs, la mission et le mandat d'Air Canada imprègnent toute la société, à partir de celui qui porte les bagages jusqu'aux personnes qui occupent les postes les plus élevés, à Montréal. Je ne vois rien dans cet amendement qui pourrait mettre en danger ou gêner le service dans l'Ouest, au centre ou dans la région atlantique du Canada. Et s'il y avait ce danger,—comme je suis un habitant de l'Ouest rempli de préjugés,—je ne proposerais certainement pas un amendement de ce genre.

M. McRae: Monsieur le président, je pose une question de privilège.

Le président: Monsieur McRae, sur une question de privilège.

M. McRae: Étant donné qu'on s'est adressé à moi directement, plutôt que par l'intermédiaire du président, je voudrais que cela soit bien clair: je n'endosse pas nécessairement ce

[Text]

document. I had some difficulties with it and I have had some difficulties with the document from the very beginning.

The Chairman: Order, please. The questions and answers are directed to the Chair and to the witnesses and I would not appreciate debates between members when we are discussing a particular amendment or the bill.

An hon. Member: Hear, hear!

The Chairman: Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: I want to ask the minister one or two questions. He expresses concern about the utilization of Clause 6(2), at the top of page three:

The Governor in Council may, by order, authorize the Corporation to engage in or carry on any activities not otherwise authorized by this Act.

I understand him to say that by the insertion of the amendment which I have proposed, under Clause 6(1), it would probably increase the utilization of that particular clause. I think I understand him correctly. Mr. Minister, since the capacities and the activities of the corporation are extremely broad under Clause 6, could you give me some idea on where you envision subclause (2) being applicable? Unless you are going to get into activities—as I read that clause—that are clearly beyond the scope of that which is outlined in Clause 6(1), really there is no need for it.

Mr. Lang: Well, Clause 6(1) may seem to be broad but it is not universal and comprising all the possible things that a corporation might want to do. In a typical business corporation sense one would simply say, may do all things, period. That would be, in that way, unlimited. It seemed to us better, with a Crown corporation performing in a particular area, to set out an approved group of things and that is here. But when you do that you run into dangers that if there is any uncertainty it creates a problem. We might have written the clause differently if we had known the problem at the time. Faced with the problem, what we want is some mechanism to clear up the doubt and that really means—when doubts may arise and I would hope that would be infrequently—we can, with subclause (2), openly and in plain light of day make clear that that additional thing that they may want to do is indeed authorized, so that there is no doubt from a legal point of view, from a point of view of the people dealing with the corporation that it is fully within the corporation's powers.

Mr. Mazankowski: Do you have any examples wherein you would foresee that happening?

Mr. Lang: Under the current act, they have slightly narrower powers and a business judgment they wanted to go into associated with their over-all business could be in some real doubt and indeed in some cases they sought other legal means of creating the activity, including subsidiaries of the CN, to make sure that there was not that doubt. If I had a clear example of what I would be sure I wanted Air Canada to be able to do that does not fall within subclause (1), we would have put it there. So it is really the problem that arises out of

[Translation]

document. J'ai eu certaines difficultés à son sujet depuis le tout début.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Les questions et les réponses doivent être dirigées au président et aux témoins, je ne veux pas du tout de discussions entre les membres quand nous étudions un amendement, ou le bill.

Une voix: Bravo, bravo!

Le président: Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: J'aimerais poser une ou deux questions au ministre. Il exprime son inquiétude au sujet de l'utilisation de l'article 6.(2) au haut de la page 3:

Le gouverneur en conseil peut, par décret, autoriser la société à exercer d'autres pouvoirs que ceux autorisés par la présente loi.

Si j'ai bien compris, il a dit qu'en insérant l'amendement que j'ai proposé à l'article 6(1), ce ne pourrait probablement qu'augmenter l'utilisation de cet article. Je le comprends. Monsieur le ministre, étant donné que la capacité et les pouvoirs de la société sont extrêmement vastes en vertu de l'article 6, pourriez-vous me donner une idée de l'application du paragraphe (2)? A moins de s'engager dans certaines activités,—je lis cet article,—il est clair que, d'après ce qui est dit à l'article 6(1), il n'y a pas vraiment de nécessité de le faire.

M. Lang: Eh bien, l'article 6(1) peut sembler assez général, mais il n'est pas universel et il ne comprend pas non plus toutes les choses possibles qu'une société peut vouloir faire. On pourrait dire simplement, pour une société commerciale typique, qu'une société peut tout faire, point. Dans ce sens, cela serait illimité. Il nous semble préférable, pour une société de la Couronne qui a des activités dans un secteur particulier, d'établir un groupe de choses approuvées; c'est ce qui est fait ici. Mais ce faisant, vous courez le risque, s'il y a des inexactitudes, d'avoir des problèmes. Nous aurions pu rédiger l'article de façon différente si nous avions décelé le problème à ce moment-là. Face à ce problème, ce que nous voulons, c'est un mécanisme pour qu'il n'y ait pas l'ombre d'un doute, et c'est vraiment ce que cela signifie,—lorsque des doutes seront soulevés, et j'espère que ce ne sera pas fréquemment,—nous pouvons, avec le paragraphe (2), dire de façon très claire que cette chose additionnelle que la société désire est en fait autorisée, pour qu'il n'y ait pas de doute possible du point de vue juridique, du point de vue des personnes qui font affaire avec la société, que cela relève vraiment des pouvoirs de la société.

M. Mazankowski: Avez-vous des exemples où cela pourrait se produire?

M. Lang: En vertu de la loi actuelle, la société a des pouvoirs légèrement moins étendus, et si elle voulait une décision associée à son entreprise générale, il pourrait y avoir des doutes; dans certains cas, on pourrait vouloir chercher des moyens légaux de créer une activité, et cela englobe les filiales du CN, pour s'assurer qu'il n'y a pas de doute qui subsiste. Si j'avais un exemple bien précis de ce que je voudrais qu'Air Canada puisse faire qui ne relève pas du paragraphe (1), nous l'aurions inséré ici. C'est donc vraiment un problème qui se

[Texte]

the fact that sitting here we cannot know what sorts of things might arise that would not fit completely within one of these subclauses. It may be that most of us would say, yes, I think it probably does fit. But the problem arises that if there were a reasonable legal argument that it did not fit, there would be those who would want further assurance that it was not beyond the powers of the corporation.

• 1130

Mr. Mazankowski: Mr. Lang, that may very well be the concern of the trucking industry, then. They have expressed some concerns about Air Canada's becoming directly involved in the for-hire trucking industry, which may not necessarily be operated in conjunction with the airline itself. There is some question as to whether they could engage in the direct for-hire trucking activity. Given that the Governor in Council were sympathetic at that time, we would certainly have a situation that coincides with the concerns expressed by the trucking industry at this time. I think, in all fairness, as has been pointed out in the Canadian Trucking Association's brief, they have had some rather rare experiences with CN. I realize that the restrictions that govern the Canadian National Railways Act are not as restrictive as they may be in here, but nevertheless, if there is any doubt, if they can convince the Cabinet that they should engage in the for-hire trucking industry, certainly, as I see it, the road is wide open for them.

Mr. Lang: There is a good deal of flexibility as a result of this, but I am not quite sure why we ought to be frightened about that. We are not talking any longer about a corporation that is under a financial umbrella, allowed to do things at losses and with the treasury paying, and it is only in those circumstances that you really need any great concern. This is not meant to be a vehicle for extending the powers broadly of the corporation, or else we would have written it exactly as it is written in the corporation's act, and we have not done that. Therefore, it would have to be a very separate and special decision, if the activity were one not sufficiently related to the airline's own activity that it fell within the subclauses of Clause 6.

Mr. Mazankowski: But really, as the truckers have pointed out, there is an increasing amount of competition for high-value freight moving between the metropolitan areas, competition between air cargo and truck. If we restrict or remove the profit motive and we have the kinds of powers this bill provides, I can see the opportunity for Air Canada to broaden its role, engaging in trucking subsidiaries that may not be directly related to the conveyance of traffic by air, but be directly involved in the movement of goods and services on the intercity basis. If we remove the profit motive, they could conceivably engage in a trucking enterprise that could be written off . . .

An hon. Member: Like the CPR's.

Mr. Mazankowski: That is right.

[Traduction]

pose et qui prouve bien que nous ne pouvons prévoir aussi toutes les choses qui pourraient se produire et qui ne seraient pas complètement couvertes par un de ces alinéas. Certains parmi nous pourraient dire: oui, probablement que cela s'insère dans un de ces alinéas. Mais le problème, c'est que, s'il y a un argument juridique voulant que ce ne soit pas le cas, d'autres voudront certaines garanties que cela ne dépasse pas les pouvoirs de la société.

M. Mazankowski: Monsieur Lang, il se peut très bien que ce soit l'inquiétude de l'industrie du camionnage. Ses représentants ont exprimé des inquiétudes au sujet d'Air Canada, qui pourrait participer à l'industrie du camionnage de location, qui ne serait pas nécessairement exploitée de concert avec la compagnie aérienne elle-même. Il y a un certain doute quant à savoir si la société pourrait participer à une activité directe de camionnage de location. Si le gouverneur en conseil prêtait une oreille sympathique à cette demande, nous pourrions certainement avoir une situation qui coïnciderait avec les inquiétudes exprimées par l'industrie du camionnage ces temps-ci. En toute honnêteté, comme ce fut souligné dans le mémoire de l'Association des camionneurs du Canada, ils ont eu des expériences assez exceptionnelles avec le CN. Je sais que les restrictions dans la Loi sur les Chemins de fer nationaux du Canada ne sont pas aussi limitatives qu'elles pourraient être ici, mais néanmoins, s'il y avait un doute, s'ils peuvent convaincre le Cabinet qu'ils vont participer à l'industrie du camionnage de location, tel que je le vois, le chemin de fer serait grand ouvert.

M. Lang: A cause de ceci, il y aura beaucoup de souplesse, mais je ne sais pas pourquoi nous devrions en être effrayés. Il n'est plus du tout question maintenant d'une société qui serait financièrement couverte, à qui on permettrait certaines activités que rembourserait le Conseil du Trésor; seulement dans ces circonstances faudrait-il s'inquiéter vraiment. Il n'est pas question que ce soit un véhicule pour élargir les pouvoirs de la société, car, autrement, nous l'aurions rédigé exactement comme cela l'est dans la loi sur la société, et nous ne l'avons pas fait. Par conséquent, il faudrait que cela soit une décision spéciale et distincte, si l'activité n'était pas suffisamment reliée aux propres activités de la compagnie aérienne qui relèvent des alinéas de l'article 6.

Mazankowski: Comme les camionneurs l'ont souligné, il y a vraiment plus de concurrence pour le transport des marchandises de grande valeur entre les régions métropolitaines, pour les marchandises transportées par air et par camion. Si nous restreignons ou si nous enlevons la recherche du profit, nous aurons ces genres de pouvoirs que le bill prévoit, et je peux très bien voir qu'Air Canada aura l'occasion d'élargir ses activités, son rôle, de participer à des iliales de camionnage qui ne seraient pas directement reliées au transport aérien, mais directement au transport des biens et des services entre villes. Si nous éliminons ce motif de profit, la société pourrait probablement participer au camionnage et annuler . . .

Une voix: Comme le CP.

M. Mazankowski: C'est exact.

[Text]

My concern is that I would like to see the for-hire trucking industry remain essentially in the private sector. It is one of the last vestiges of private enterprise—real private enterprise, I might say—in the transportation industry. I see some very dangerous occurrences happening under the provisions of this bill if we do not tighten it up in some areas. I think, Mr. Chairman, the Minister will agree that the trucking industry, in spite of some rather formidable obstacles it has had to overcome, has certainly grown and flourished—and largely without a great deal of government support for its infrastructure. I think probably two thirds of its infrastructure is being supported by the trucking industry itself, quite different and apart from the rail mode—well, the rail mode is fairly high too—but quite different from the air mode and the marine mode. When we couple all these things together, it seems to me that while we have to broaden the powers and the activities of the corporation, it is all the more reason that the profit motives should be clearly inserted. I still believe that its logical place is in Clause 6. I suppose the Minister's proposal certainly goes part of the way in meeting the objective which we have. I am not an expert in the legal environment to determine where it would be best suited but I think that in the event that the principles of good business practice and profit have to be overridden, that direction should surely come from the Governor in Council then and it should be clearly identified. I do not think that the Board of Directors should carry the can for being forced into an enterprise or being coerced into any kind of an activity without it being identified and identified by the Governor in Council. I would hope that the Minister might reconsider, particularly in light of my colleague, Mr. Stevens, who I think has made a couple of very valid points.

• 1135

It just seems to me that what we really have to do here is to ensure that the mission and the role of Air Canada is clearly defined. In terms of inserting that under Clause 6, we would find that it would be clearly defined. We would find that when a committee examines the role of Air Canada and how it has discharged that role, we would have the clear authority to do so under the objectives of the corporation.

The management, I think, is another level and what I believe your suggestion does, Mr. Minister, is to tend to water down the thrust of the principle which I have enunciated.

The Chairman: Mr. Minister.

Mr. Lang: Mr. Chairman, I really think I have dealt with the legal concern I have. I do not think there is any genuine need to be concerned about the trucking industry questions.

Clause 6.(1)(b) indicates the potential for transportation services and related air services, and that is the part that could be done without anything further. The trucking industry is an industry, of course, where provincial regulatory provisions apply, and that by delegation from the federal government in relation to interprovincial and international trucking, so that the full protections of that system would apply before anyone could venture there.

Beyond the related air transportation services contemplated in Clause 6.(1)(b), you would need both the Order in Council and the approval of the provincial bodies.

[Translation]

Je m'inquiète, car j'aimerais que l'industrie du camionnage de location demeure essentiellement dans le secteur privé. C'est un des derniers vestiges de l'industrie privé,—de l'entreprise privée réelle, je devrais dire,—dans l'industrie du transport. Je vois qu'il pourrait y avoir des événements dangereux, en vertu des dispositions de ce bill, si nous ne resserrons pas ces dispositions dans certains domaines. Je crois, monsieur le président, que le ministre serait d'accord pour dire que l'industrie du camionnage, en dépit de certains obstacles plutôt formidables qu'elle a dû surmonter, a continué à s'étendre; elle est devenue florissante, en grande partie sans l'aide du gouvernement pour son infrastructure. Les deux tiers de l'infrastructure sont assurés par l'industrie du camionnage, contrairement aux chemins de fer, même si les chemins de fer y contribuent largement aussi, contrairement certainement à l'aviation et aux transports maritimes. Tous ces facteurs font que les pouvoirs et les activités de la société doivent être élargis, mais de façon à faire intervenir la motivation du profit. Je continue de croire que l'article le plus approprié pour ce faire est l'article 6. La proposition du ministre répond dans un large mesure à notre demande. Je ne suis pas juriste et je ne sais pas si je puis indiquer où cette question doit intervenir, mais je pense que si les considérations de bonne conduite des affaires et de profits doivent être dépassées, la décision doit être prise par le gouverneur en conseil, et il doit être clair qu'elle vient de lui. Le conseil d'administration ne doit pas être forcé de s'engager dans une activité quelconque s'il n'est pas clairement indiqué que la décision a été prise par le gouverneur en conseil. J'espère que le ministre acceptera de revenir sur la question, surtout après les excellents arguments qu'a fait valoir M. Stevens.

Nous voulons simplement nous assurer que la mission et le rôle d'Air Canada sont clairement définis. Nous voudrions que ce soit fait à l'article 6. Lorsqu'un comité examinerait le rôle d'Air Canada et la façon dont elle s'en est acquittée, il n'aurait qu'à se reporter aux objectifs tels qu'ils sont définis dans la loi.

La gestion de la société est une autre question. Votre suggestion, monsieur le ministre, tend à assouplir le principe dont je parlais à cet égard.

Le président: Monsieur le ministre.

M. Lang: Je pense avoir réglé la question de droit. D'autre part, je ne vois pas de raison de m'inquiéter de l'industrie du camionnage.

L'article 6 (1)b) parle des services de transport possibles et des services aériens connexes. Il n'y a rien à ajouter à cette partie. L'industrie du camionnage est une industrie qui est réglementée par les provinces, par suite d'une délégation de pouvoirs de la part du gouvernement fédéral pour ce qui est du transport interprovincial et international, de sorte qu'il faut passer à travers tout ce système pour s'engager sur ce terrain.

Pour aller au-delà de ces services aériens connexes dont il est question à l'article 6.(1)b), il faut procéder par décret du conseil et avec l'approbation des organismes provinciaux concernés.

[Texte]

The Chairman: We have completed the questioning on the first round. I have four questioners on the second round. Does the Committee wish to proceed with the questioning or proceed with the question on the amendment?

Mr. Stewart: Mr. Chairman, on a point of order.

The Chairman: Mr. Stewart, on a point of order.

Mr. Stewart: In the interests of progress, I wonder if I might make a suggestion. It is obvious that the principle enunciated by Mr. Mazankowski is acceptable to the government. The only difficulty that we have been going through for the past couple of hours is where it should go, in Clause 6 or in Clause 7. If we just have a simple yes or no from the President of Air Canada as to whether or not he would accept it in Clause 7, and Mr. Mazankowski seems to be amenable to the suggestion as long as we get the principle in the bill, then perhaps we could go ahead and put it in and finish this thing because otherwise we are going to be here all day again just over one little clause.

The Chairman: Thank you, Mr. Stewart.

Mr. McRae, on the same point of order.

Mr. McRae: I cannot possibly let the last testimony go by without discussing it before the Committee. And, I, at this particular point, feel that I must have some say as to the comments that were made. I have very strong reservations about the amendment and I do not think that our testimony is finished.

• 1140

The Chairman: We would need unanimous consent to move to the amendment and apparently do not have it. Mr. McKenzie.

Mr. McKenzie: Thank you, Mr. Chairman. In Clause 6(1)(c) it states that Air Canada may:

(c) buy, sell, lease, erect, construct or otherwise acquire, dispose of and maintain and operate facilities and equipment for operating, housing, servicing and maintaining aircraft and surface vehicles;

In May 1974, prior to the election, the Prime Minister made a special trip to Winnipeg to announce that they would be building a \$15 million hangar for Air Canada and it is the federal treasury that is supplying the money for this hangar. I see that an additional \$2.5 million was allotted yesterday in that appropriation bill that went through the House. Mr. Lang, is this a new policy that the federal government will be making announcements prior to elections of the building of hangars or other Air Canada facilities? And will this policy be continued where the federal government will be putting up the money for Air Canada facilities? Will this policy continue?

Mr. Lang: Mr. Chairman, there may be any number of purposes that one wants to accomplish and which can be accomplished through the work or assistance of Air Canada. What this bill makes clear is that where it should have additional moneys paid for to accomplish it the government will commit itself to that money to accomplish it. The theoretic-

[Traduction]

Le président: Nous en avons terminé avec la première ronde de questions. Nous avons quatre noms pour le deuxième tour. Les membres du Comité désirent-ils poursuivre les questions ou procéder au vote sur l'amendement?

M. Stewart: J'invoque le Règlement, monsieur le président.

Le président: Monsieur Stewart.

M. Stewart: Avec votre permission, je voudrais faire une suggestion pour accélérer le processus. Il est évident que le principe mis de l'avant par M. Mazankowski est acceptable aux yeux du gouvernement. Le seul point qu'il reste à régler est de déterminer où il doit s'insérer, à l'article 6 ou à l'article 7. Si le président d'Air Canada pouvait indiquer si, oui ou non, il est d'accord qu'on insère ce principe à l'article 7,—et M. Mazankowski semble tout à fait raisonnable, tout ce qui l'intéresse, c'est de voir ce principe énoncé dans le bill,—nous serons en mesure d'en terminer et de passer à autre chose. Sinon, nous risquons de passer toute la journée ici à discuter de ce petit article.

Le président: Merci, monsieur Stewart.

M. McRae invoque lui aussi le Règlement.

M. McRae: Je ne puis laisser passer les dernières déclarations sans y revenir. Je me dois de donner mon point de vue là-dessus. J'ai des réserves très sérieuses relativement à l'amendement. Je ne crois pas que la discussion soit close.

Le président: Il nous faut le consentement unanime pour passer à l'amendement et il semble que nous ne l'ayons pas. Monsieur McKenzie.

M. McKenzie: Merci, monsieur le président. L'article 6.(1)c) prévoit qu'Air Canada peut faire ce qui suit:

c) acheter, vendre, louer, construire ou autrement acquérir, aliéner, entretenir et exploiter, des installations et des équipements pour le fonctionnement, le remisage et l'entretien des aéronefs et des véhicules de surface;

En mai 1974, avant les élections, le premier ministre a fait un voyage spécial à Winnipeg pour annoncer que le gouvernement entendait construire un hangar de 15 millions de dollars pour Air Canada. C'était le trésor fédéral qui devait financer ce projet. J'ai remarqué, encore hier, qu'il y avait 2.5 millions de dollars supplémentaires qui étaient prévus dans le bill des subsides adopté à la Chambre. Monsieur Lang, est-ce une nouvelle politique du gouvernement fédéral de faire de telles déclarations concernant la construction de hangars ou d'autres installations pour Air Canada avant les élections? Est-ce que le gouvernement fédéral continuera de financer les installations d'Air Canada?

M. Lang: On peut vouloir atteindre un certain nombre d'objectifs lorsqu'on passe par Air Canada ou lorsqu'on lui accorde une aide. Le bill indique simplement que, lorsqu'il s'agit pour la société de réaliser ses objectifs, il lui faut avoir des crédits supplémentaires, et le gouvernement doit s'engager à les lui fournir. La réponse est donc que la chose peut se

[Text]

cal answer is that it can happen. As a practical matter, of course, what we are more and more looking towards is the operation of Air Canada in a straightforward businesslike way. I personally believe in many cases if we want something to be accomplished we can give the opportunity to whichever airline is capable of doing it most effectively. That is what I would prefer to see to be the pattern.

Mr. McKenzie: In this particular case I understand there were some consultations with Air Canada prior to the announcement and then a decision was made that the Prime Minister would announce that this \$15 million hangar would be built. In questioning Mr. Taylor earlier and from statements that he has made to the media, they really did not require this hangar. All they are going to use it for now is to store some of the aircraft that have to be kept in Winnipeg. They are not going to use the old Air Canada facilities that CAE is using now but they are going to go over to this new hangar.

Mr. Lang: However, if the contract which was sought by Transair and Air Canada for repair or work on certain American aircraft that come through, this hangar would have been ideal. As I indicated to Mr. McKenzie in the House not long ago, there are many more such aircraft which will be coming up and upon which I would hope we would see bids and we may well see this hangar very fully utilized in that way. What you cannot do is hope to bid on such a job unless you have the facilities and in that sense one has sometimes to put facilities in place in the hope that work can be indeed acquired for it and that, of course, was the decision of the government at that time.

Mr. McKenzie: The government certainly did not go to bat very hard for Transair in the particular contract you are talking about, that \$42-million contract. Are you saying this hangar was built on speculation that you might get future contracts from the United States or elsewhere and that is how you are going to utilize the hangar?

Mr. Lang: I think there was quite a number of possibilities in sight at that time. I do not recall the complete list but this kind of thing and the opportunity fits very well into the pattern.

Mr. McKenzie: Is the federal government going to pay for the maintenance of this hangar or is Air Canada going to have to pay for the maintenance of it?

Mr. Lang: I believe our role is just related to the capital construction of the hangar.

Mr. McKenzie: Have you any idea of what the early maintenance costs are?

Mr. Lang: I do not know.

Mr. McKenzie: This hangar could be not utilized at all?

Mr. Lang: I am never that pessimistic.

[Translation]

produire. De façon pratique, cependant, il faut envisager de plus en plus l'activité d'Air Canada comme une activité purement commerciale. J'estime personnellement que, dans plusieurs cas, s'il s'agit simplement de réaliser un objectif, il faut en donner l'occasion à la compagnie aérienne qui est le mieux placée pour le faire. C'est la façon de procéder que je préfère.

M. McKenzie: Dans le cas que j'ai cité, Air Canada avait été consultée et il avait été décidé que le premier ministre pouvait annoncer la construction de ce hangar de 15 millions de dollars. Or, d'après les réponses de M. Taylor plus tôt, et d'après les moyens d'information, ce hangar n'était pas nécessaire. Il doit maintenant être utilisé comme entrepôt pour les appareils qui doivent rester à Winnipeg. On ne fera pas appel aux anciennes installations d'Air Canada qu'utilise la CAE actuellement, mais plutôt à ce hangar neuf.

M. Lang: Si le contrat qu'on essayé d'obtenir Transair et Air Canada en vue de la réparation et de l'entretien des appareils américains qui viennent dans cette région avait été accordé, le hangar aurait été idéal. Comme je l'ai expliqué à M. McKenzie à la Chambre il y a quelque temps, il y a un nombre croissant de ces appareils qui viennent dans la région, et il est à espérer qu'il y aura des offres de faites pour leur entretien et que ce hangar pourra un jour être utilisé vraiment. Une chose est certaine: il est impossible de faire des offres si les installations ne sont pas déjà en place. Il faut parfois risquer de construire des installations en prévision de contrats, et c'est ce qu'a décidé de faire le gouvernement à ce moment-là.

M. McKenzie: Le gouvernement n'avait pas à s'engager au nom de Transair pour ce qui est du contrat dont vous voulez parler, le contrat de 42 millions de dollars. Vous dites bien que le hangar a été construit en prévision de contrats des États-Unis ou d'ailleurs? Vous dites que c'est ainsi qu'on avait prévu utiliser le hangar?

M. Lang: Il y avait un certain nombre de possibilités qui s'offraient à ce moment-là. Je ne me souviens pas de toutes, mais je sais que ce genre de contrat en était une.

M. McKenzie: C'est le gouvernement fédéral qui doit payer l'entretien de ce hangar, ou Air Canada?

M. Lang: Nous avons simplement financé la construction du hangar, je pense.

M. McKenzie: Avez-vous une idée des coûts d'entretien au stade initial?

M. Lang: Non.

M. McKenzie: Il se pourrait que ce hangar ne soit pas utilisé du tout?

M. Lang: Je ne suis jamais pessimiste à ce point.

[Texte]

• 1145

Mr. McKenzie: Then it was a speculation proposal. It was built on the speculation that you would be getting future contracts.

Mr. Lang: Well, I think there were other possibilities very clearly in sight at that time in terms of ongoing maintenance of other aircraft and not just this particular contract.

Mr. McKenzie: They were trying to get Transair to rent space and now that Transair is going to be merging with PWA, they will not have any use for the facilities at all. So all that this hangar is going to be used for, according to Mr. Taylor, is that once in a while, when an L-1011 or a 747 has some minor problem, they will use the hangar to accommodate the aircraft so that they do not have to work out in the cold.

This seems like a rather large expenditure to just be working on speculation and with Air Canada saying that they really do not know what use they are going to have for this particular facility. It seems rather a strange procedure for the government to be building \$50 million hangars on speculation.

You say that Transair might get future contracts. If they merged with PWA, we would not know whether they were still going to be in that business; and Transair has a hangar that can accommodate up to 707s, so there is a facility there that can accommodate large aircraft.

The Chairman: Order please, Mr. McKenzie. Again I am having some difficulty in regard to the questioning being relative to the clause. I understand that that hangar is a responsibility of the Department of Transport and not of Air Canada, and we have discussed many of the questions that you are posing again today. It is on the record: it is in the minutes of proceedings. I would ask for your indulgence, please, to restrict your questions to the amendment or at least to the clause.

Mr. McKenzie: All right. Well, I just have one final question that I would like to ask Mr. Lang. Is this going to be a future policy, that the Prime Minister or the government will be making announcements in regard to new Air Canada structures? And will the federal government be doing the financing?

Mr. Lang: Well, obviously, if there is a project which the federal government is going to finance, whether it be related to Air Canada or otherwise, it would not be surprising to see the government make the announcement.

The Chairman: Thank you, Mr. McKenzie.
Mr. Huntington.

Mr. Huntington: Thank you, Mr. Chairman. I am coming back to the amendment pertaining to sound business principles and contemplation of profit and where it should be placed so that it has emphasis in the bill and is a basis of decision for management of this Crown corporation.

Some of my troubles come from the fact that I was interrupted when I was discussing dead-equity ratios before and the pro forma statement that they have submitted. Then I also note, at page 16 of the 1976 Air Canada annual report, the

[Traduction]

M. McKenzie: On prenait donc un risque. On supposait qu'on allait obtenir des contrats.

M. Lang: Il était fortement question à ce moment-là de l'entretien d'autres appareils. Il ne s'agissait pas seulement de ce contrat.

M. McKenzie: On a essayé de louer de l'espace à Transair, mais maintenant que Transair se fusionne à PWA, il n'en est plus question. Ce qui fait que, selon M. Taylor, ce hangar ne servira plus maintenant que pour l'entretien mineur des appareils L-1011 ou 747, lorsqu'ils seront de passage et lorsqu'on ne voudra pas travailler au froid.

Il me semble que c'est une dépense bien considérable pour de simples conjectures, Air Canada avouant qu'elle n'a pas vraiment besoin de ces installations. Il est bien surprenant que le gouvernement ait décidé de construire ces hangars de 50 millions de dollars à partir de simples conjectures.

Vous affirmez que Transair pourra obtenir des contrats. Cependant, si la compagnie se fusionne avec PWA, il n'est pas sûr qu'elle continuera de faire de l'entretien, et Transair a déjà un hangar qui peut accommoder des appareils aussi gros que les 707. Il lui est donc possible actuellement de s'occuper des gros appareils.

Le président: A l'ordre, monsieur McKenzie. Une fois de plus, j'ai bien du mal à voir le lien entre vos questions et l'article à l'étude. Si je comprends bien, le hangar en question est la responsabilité du ministère des Transports et non pas d'Air Canada. Il y a aussi le fait que vous revenez aujourd'hui sur plusieurs questions que vous avez déjà abordées. Tout cela figure déjà au compte rendu. Je vous demanderais donc de bien vouloir vous en tenir à l'amendement et à l'article à l'étude.

M. McKenzie: Très bien. J'ai une dernière question à poser à M. Lang. Le premier ministre ou le gouvernement continueront-ils leur politique qui consiste à faire des déclarations relativement aux installations d'Air Canada? Et le gouvernement fédéral continuera-t-il d'en assurer le financement?

M. Lang: Si le gouvernement fédéral finance un projet, qu'il ait à voir avec Air Canada ou quelque autre société, il ne serait pas surprenant qu'il fasse une déclaration.

Le président: Merci, monsieur McKenzie.
Monsieur Huntington.

M. Huntington: Je reviens à l'amendement qui traite des règles de saines gestion commerciale et de la recherche du profit et à la question de son insertion dans le bill de façon à ce qu'il puisse vraiment influencer les décisions de la direction de la société.

Ma difficulté est due au fait que j'ai été interrompu au moment où j'abordais la question du rapport entre la dette et le capital-actions et du bilan simulé qu'a présenté la société. Je remarque qu'à la page 16 du rapport annuel d'Air Canada

[Text]

long-term debt repayment requirements for the next period of time and I notice that there is expansion of equipment coming along, and in the pro forma statement we see a progression through to 1981 of an improving debt-equity ratio; yet we do not see the borrowing that they are seeking as a result of these improved ratios being reflected in that pro forma statement and I think, if we are talking about sound business principles, that we have got to expect this type of management capability from the Corporation officials.

As an example, Mr. Chairman, it was pointed out the other evening that Northwest Orient has a 34 per cent debt factor. How did it get a 34 per cent debt factor when Air Canada had a 97 per cent debt factor and had the government cancel its debt and transfer it over to equity? Northwest Orient had to manage its affairs on sound business principles and had to earn a profit in order to retire its debt into that position, and if we are going to have a Crown corporation go out, not working under the same rules and regulations as the private sector, then all it is is back-door nationalization of the total industry. So what I am seeking here, in support again of the amendment, is a chance. If it is truly a public private market, where we have a public sector through Crown corporations and the private sector operating and competing with one another, surely to goodness we can impose on the management of the respective corporations or of the public corporations the same rules, incentives and motives that have to apply to the managers of the public sector corporation.

• 1150

We have cancelled a massive debt here and we have put the corporation, supposedly, into a good earning position. What is the point of doing it if it is not to show a profit and allow it to compete? We at the same time allow them to go back to the public treasury for funds. We allow them access to the private sector for funds. We allow them also to have government guarantees for funds. We give them all kinds of armament that the private sector does not have. And if it is not backdoor nationalization of the airline industry in Canada, what is it? So I again appeal for the placement of this principle into this act, in the position of power and guidance to the management and the board of the corporation. If we move it away from Clause 6(2) or 6(1), we then are allowing them to borrow money under all the procedures that are available to them, which are not available to the private sector, and we are allowing them to go into the trucking industry and to all these other industries, with no guidance as to the reason for going into it.

I have noticed in reading the BOAC Annual Report that they have not been able to increase their mail-carrying capacity and have left much of the mail on surface transportation as a result of the pressure that carrying mail places on the fuel factor or the fuel component of cost for that airline. These are sound business management practices, particularly when an airline cannot do anything with its fuel costs. The only area that it can work on within costs is something like labour.

[Translation]

pour 1976 il est question des besoins pour le remboursement de la dette à long terme au cours de la période qui vient. L'acquisition de matériel est prévue. Dans le bilan simulé également, le rapport entre la dette et le capital-actions semble s'améliorer jusqu'en 1981. Cependant, ce bilan simulé ne tient pas compte du rapport amélioré pour ce qui est des emprunts qui sont demandés. Or, si nous voulons parler de règles de saine gestion commerciale, nous devons pouvoir nous attendre à ce que ce genre de prérogatives soient exercées par les dirigeants de la société.

Il a été mentionné, l'autre soir, que Northwest Orient avait un facteur dette de 34 p. 100. Comment cette compagnie peut-elle avoir un facteur dette de 34 p. 100 quand Air Canada a eu un facteur dette de 97 p. 100 avant que le gouvernement n'annule sa dette pour la transformer en capital effectif? Northwest Orient a mené son entreprise selon des règles de saine gestion commerciale et a réalisé un profit pour maintenir sa dette à ce niveau. Si nous permettons à une société de la Couronne de faire concurrence au secteur privé sans respecter les règles, nous procédons d'une façon détournée à la nationalisation de toute l'industrie. Par l'amendement, nous voulons donner une chance au secteur privé. S'il s'agit vraiment d'un marché public et privé, si le secteur public, par l'entremise des sociétés de la Couronne, et le secteur privé peuvent se faire concurrence sur ce marché, il faut imposer à la direction des sociétés publiques les mêmes règlements, les mêmes stimulations et les mêmes motifs qu'à la direction des sociétés privées.

Voilà que nous venons d'annuler une dette considérable et de placer la société, du moins, il faut supposer, dans une situation où elle peut réaliser des profits. A quoi doit servir cet effort si la société ne réalise pas de profit, ne fait pas concurrence? Nous permettons à la société d'avoir accès aux fonds publics. Nous lui permettons d'avoir accès aux fonds privés. Nous lui permettons de demander des garanties du gouvernement. Nous lui donnons des tas de moyens que ne possède pas le secteur privé. Si ce n'est pas procéder de façon détournée à la nationalisation de toute l'industrie aérienne au Canada, je me demande ce que cela est. Je demande une fois de plus que ce principe soit inséré dans la loi de façon à ce qu'il puisse guider la direction de la société. Si nous ne l'insérons pas à l'article 6(2) ou 6(1), nous permettons à la société d'emprunter des fonds par toutes sortes de moyens qui ne sont pas disponibles au secteur privé. Nous permettons à la société de s'engager dans l'industrie du camionnage, ou dans n'importe quelle autre industrie, sans qu'elle ait à donner des raisons.

Je remarque, dans le rapport annuel de la BOAC, que cette compagnie n'a pas augmenté son volume de transport du courrier, mais a plutôt laissé ce domaine au transport de surface, par suite de l'augmentation des coûts du carburant à laquelle a dû faire face la compagnie. C'est un exemple de saine gestion commerciale, surtout lorsqu'une compagnie ne peut rien faire pour influencer sur les coûts du carburant. Il lui reste à travailler sur les coûts qui sont de son ressort, comme ceux de la main-d'œuvre.

[Texte]

Now what I am appealing for here, Mr. Chairman, through you to the Minister, is where the Governor in Council feels that a service has to be provided which cannot be operated at a profit that we give the management of Air Canada opportunity to point that out to the Governor in Council and apply for a subsidy to cover that specific operation, but at all other times, where it can earn a profit and carry its load and retire its debt properly within sound business practices, that it be allowed to do so. And if it has to come back to the Governor in Council through Clause 6(2), let it come back and make a request, point out why this demand of the government is unusual or unnatural, and let them record that point and make a specific application for subsidy to that particular activity that they cannot operate at a profit.

One interesting conversation I recently had with the senior officials of both railroads, when we were talking about rural electrification, particularly through the Rocky Mountains, where a railroad could eliminate the utilization of fossilized fuels, with electrification of the grade sectors through the Rocky Mountains, that it was going to cost some \$200 million, Mr. Chairman, and there was just no way the private sector could put that \$200 million into place to preserve the fossilized fuel utilization unless they had a higher tax write-off on that investment, because they could place it many other places where it could give them a better return. Now if the government wants the railroad or the transportation industry to move away from fossilized fuels in some areas then it has to give taxation incentives, and it is that type of incentive that falls within a sound business principle or practice.

• 1155

I spoke to the President of the CNR on the same subject matter and he said, of course, that increase in write-off rate is of no importance to us because we do not earn a profit. Now, cannot we bring our Crown corporations, particularly in the transportation field, back under the same rules and incentives that the private sector has to operate under and then allow them to come back to Governor in Council where the political need on the Crown corporation is such that it cannot be operated at a profit, and management of that airline has a chance to have it minuted and can make an application to government for a subsidy that can be watched continuously and carefully monitored. Then the thing is tidy, and it is open to the people of Canada and its representatives. It seems fundamental to me, if we are going to allow a private public sector to mix and operate within the economy of Canada that somehow or other we deliver unto the management of our Crown corporations the same rules that the private sector has to operate under and where they have conditions that they cannot operate profitably, then they come back and make a request—just the same as the spirit of the Hall report—for a direct subsidy to cover the shortfall of cost or revenue.

Really that is essentially what we are asking for here, and I think it is terribly important. I know if I were part of the management of Air Canada I would want to be operating on sound business principles in contemplation of a profit and

[Traduction]

Essentiellement, monsieur le président, monsieur le ministre, je demande ici que, lorsque le gouverneur en conseil estime qu'un service non rentable doit être assuré, la direction d'Air Canada ait le pouvoir de l'indiquer au gouverneur en conseil et de demander une subvention à l'égard de ce service. Mais chaque fois que la société peut réaliser un profit, se tirer d'affaire et rembourser ses dettes en respectant les règles de saine gestion commerciale, elle doit pouvoir travailler de cette façon. Si la société doit présenter une nouvelle demande au gouverneur en conseil en vertu de l'article 6(2), qu'elle le fasse de façon officielle, qu'elle donne ses raisons, qu'elle indique dans sa demande d'aide quelle est l'activité précise qu'elle ne peut pas mener d'une façon rentable.

Je parlais récemment à des hauts placés des deux compagnies de chemins de fer de la question de l'électrification dans les régions rurales, surtout dans les montagnes Rocheuses, où l'électrification des chemins de fer sur les parcours accidentés pourrait être utilisée pour réduire la consommation des combustibles fossiles. Ils me disaient que ce projet pourrait coûter 200 millions de dollars et que le secteur privé ne pouvait absolument pas dépenser une telle somme pour réduire la consommation des combustibles fossiles s'il n'obtenait pas une réduction d'impôt plus importante sur cet investissement. Le secteur privé peut investir cet argent d'une façon qui lui rapporte beaucoup plus. Si le gouvernement veut encourager les chemins de fer, ou les autres moyens de transports, à s'éloigner des combustibles fossiles, il doit leur accorder des avantages fiscaux. Pour lui, c'est appliquer une saine gestion commerciale.

Le président du CN, pour sa part, me disait récemment qu'il n'était pas intéressé à une réduction d'impôt, parce que le CN ne réalise pas de profit. Ne pourrions-nous pas faire appliquer à nos sociétés de la Couronne, surtout dans le domaine des transports, les mêmes règlements et stimulants qu'au secteur privé, pour ensuite leur permettre de venir s'adresser au gouverneur en conseil, lorsque les besoins d'ordre politique empêchent la société de la Couronne de réaliser des bénéfices? L'administration de ce transporteur aérien aurait la possibilité d'expliquer ces besoins et de présenter une demande de subventions au gouvernement, subventions dont on pourrait surveiller continuellement l'application de très près. La situation serait ainsi très claire, rien ne serait caché à la population canadienne et à ses représentants élus. S nous devons permettre l'existence côte à côte, dans l'économie canadienne, d'entreprises privées et publiques, il me semble fondamental d'assujettir l'administration des sociétés de la Couronne aux mêmes règlements que le secteur privé, et lorsque les circonstances les empêchent de réaliser des bénéfices, ces sociétés pourraient revenir présenter une demande... c'était bien dans l'esprit du rapport Hall... de subventions directes pour compenser les coûts trop élevés ou les revenus trop faibles.

Au fond, c'est vraiment ce que nous demandons ici, et je crois que c'est extrêmement important. Je sais que, si je faisais partie de l'administration d'Air Canada, je voudrais que la société fonctionne en vertu de bons principes commerciaux, en

[Text]

where that was not possible I would want to go to Governor in Council and say: we cannot operate on these principles, we need a subsidy. And I would want that on the record.

The Chairman: Order, please. Mr. Huntington, the Minister has just asked if you would permit him to respond.

Mr. Huntington: Well, certainly, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you.

Mr. Lang: I did not really mean to interrupt, Mr. Chairman. I just wanted to say it seems extraordinary to me that Mr. Huntington can be speaking that way: that the CN and Air Canada ought to make a profit and that we would want them to operate under general business principles and that we would expect to pay them money as we would have to pay those in the private sector if we wanted them to do something which was not in consistent with their profit operation. It is exactly the thrust of the policy statement which Mr. Mazankowski kindly repeated to the Committee from a couple of years ago. It is the thrust of the speech I made in the House and the very express provisions of the bill make that clear as well.

I am a little surprised that at this point instead of simply saying "amen" and getting on with passing the bill so it is the law of the land and a law in which the corporation can make its profit, he is sitting there repeating that that is what we should do.

Incidentally, I believe we will be seeing in the next number of years CN and Air Canada making profits. CN turned into that area this year. Both corporations will. They ought to and you will be seeing in the future very many profitable years by both corporations.

Mr. Huntington: Well, Mr. Chairman, through you to the Minister, why not enshrine this in this bill then and get on with the bill.

Mr. Lang: I told you we will.

Mr. Huntington: Put it in where it has some impact, some force and is an objective and spells out the rules under which the management of this Crown corporation can operate, and where they cannot operate within that fundamental principle, allow them to go back to the Governor in Council as the railroads have to do and as we are leading them to under the Hall Commission. Let us be consistent in the transportation policy. Let us stay within the user-pay where it is possible and where it is not make sure that there is open application and review when we come back to the public treasury.

The Chairman: Thank you, Mr. Huntington. Mr. McRae.

Mr. McRae: Thank you, Mr. Chairman. My reservations, since the question was brought up both by the Minister and by

[Translation]

vue de réaliser des bénéfices, et quand ce ne serait pas possible, je voudrais pouvoir aller dire au gouverneur en conseil que nous ne pouvons pas fonctionner en vertu de ces principes et qu'il nous faut une subvention. Et je voudrais que ce soit confirmé officiellement.

Le président: A l'ordre, je vous prie. Monsieur Huntington, le ministre vient de demander si vous lui permettriez de répondre.

M. Huntington: Certainement, monsieur le président.

Le président: Merci.

M. Lang: Je n'avais pas l'intention d'interrompre le député, monsieur le président. Je voulais simplement dire que je suis très étonné d'entendre M. Huntington dire que le CN et Air Canada devraient réaliser des bénéfices et devraient fonctionner en vertu des principes commerciaux courants, et que nous devrions nous attendre à les subventionner, comme il faudrait le faire pour les entreprises du secteur privé, si nous voulons que ces sociétés fassent quelque chose qui ne soit pas incompatible avec leur recherche du profit. C'est exactement le même concept que vise la politique énoncée il y a quelques jours et que M. Mazankowski a bien voulu répéter au Comité. C'est la substance du discours que j'ai prononcé à la Chambre, et des dispositions très précises du projet de loi le stipulent très clairement.

Je suis un peu étonné de l'entendre répéter que c'est bien ce que nous devrions faire, au lieu d'exprimer tout simplement son accord et de contribuer à l'adoption du projet de loi, afin qu'il entre vraiment en vigueur et permette à la société de réaliser des profits.

J'ajouterais en passant que, d'ici quelques années, nous verrons probablement le CN et Air Canada réaliser des profits. Le CN a commencé à se diriger dans cette direction cette année, et ce sera bientôt le cas pour les deux sociétés. Elles doivent le faire et elles devraient toutes deux réaliser des profits pendant plusieurs années à venir.

M. Huntington: Monsieur le président, monsieur le ministre, pourquoi ne pas inclure une telle disposition dans le projet de loi et l'adopter ainsi?

M. Lang: Je vous ai dit que nous le ferons.

M. Huntington: Il faut inscrire une telle disposition là où elle aura des répercussions, fixera un objectif et stipulera les règlements que doit respecter l'administration de la société de la Couronne, en mentionnant que lorsqu'il est impossible de respecter ce principe fondamental, l'administration pourra s'adresser au gouverneur en conseil, comme c'était le cas pour les chemins de fer et comme le recommandait la Commission Hall. Soyons logiques dans notre politique des transports. Continuons de faire payer les usagers quand c'est possible, et quand on ne peut le faire, que la société puisse présenter ouvertement une demande et faire réviser sa situation en s'adressant au trésor public.

Le président: Merci, monsieur Huntington. Monsieur McRae.

M. McRae: Merci, monsieur le président. Puisque la question a été abordée par le ministre et par M. Mazankowski,

[Texte]

Mr. Mazankowski, about the statement in the transport policy basically have to do with the idea that I think it elevates the notion of profitability and degrades the notion of service to all parts of this country which is extremely necessary. I would suggest that it contemplates a notion that nonprofitability would be the exception rather than the rule. I would suggest to Mr. Mazankowski and to this Committee that the Crowsnest rates, the whole movement of grain, would fall under that particular situation. I, personally, am very much opposed to moving in that direction in terms of the major commodities. We are not talking about isolated situations.

Mr. Mazankowski: On a point of order. On a point of order.

The Chairman: Order, please. Mr. Mazankowski on a point of order.

Mr. Mazankowski: I have to correct Mr. McRae as I had to correct Mr. Orlikow. We are definitely moving towards a recognition that the railways have to be paid for providing the service. The benefits of the Crowsnest Pass freight rates, if we are to believe the Minister and I take him at his word, are still going to be enshrined in statute, but there is a recognition that the railways have to be paid a fair amount of money for moving grain.

• 1200

The Chairman: Order, order, please.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, the member is distorting my position and I have a right to correct it.

The Chairman: Order, please, Mr. Mazankowski. Mr. McRae, I mentioned before that I would not entertain any debate between members. If you have any questions to ask in regard to the bill or the amendment, I would appreciate if you would pose them through the Chair either to the Minister or to a witness present.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, on a question of privilege.

The Chairman: Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: When a member seeks deliberately or otherwise to distort a position which I have taken, it certainly is a question of privilege and I want to correct that, and it is very simple. I did not suggest for one minute that we were to remove subsidies. I did not suggest for one minute that we should do away with the Crowsnest Pass freight rates or the Maritime freight rates or anything of the sort. I am simply saying that the operations of Air Canada should be the objective of anticipation of profits and I stand by that.

The Chairman: Order, please.

Mr. McRae.

Mr. McRae: To continue my testimony, Mr. Chairman, I believe that inevitably if this particular principle becomes the guiding principle in the transportation system in this country this is exactly the effect that is going to occur. To proceed to

[Traduction]

j'aurais des réserves à exprimer au sujet de la politique des transports énoncée, car, au fond, elle donne à la notion de rentabilité économique la primauté sur la notion de service à rendre à toutes les parties du pays, ce qui est absolument nécessaire. A mon avis, cette politique fait de la non-rentabilité l'exception plutôt que la règle. J'aimerais faire remarquer à M. Mazankowski et aux membres du Comité que les taux de la Passe du nid de Corbeau et, en fait, tout le transport des céréales, constitueraient une telle situation. Personnellement, je m'oppose très fortement à ce que l'on adopte une telle ligne de conduite en ce qui concerne les principales denrées. Il ne s'agit pas de situation isolée.

M. Mazankowski: J'invoque le Règlement.

Le président: A l'ordre, je vous prie. M. Mazankowski invoque le Règlement.

M. Mazankowski: Je dois reprendre M. McRae, comme j'ai dû reprendre M. Orlikow. Nous avons indiscutablement commencé à reconnaître que les chemins de fer doivent être payés pour les services qu'ils rendent. Si nous devons en croire le ministre, et je ne doute pas de sa sincérité, les bénéfices provenant des taux de transport à la Passe du nid de Corbeau seront toujours inclus dans la loi, mais on reconnaît que les chemins de fer doivent être suffisamment payés pour transporter les céréales.

Le président: A l'ordre, je vous prie.

M. Mazankowski: Monsieur le président, le député déforme mes paroles, et j'ai le droit de le reprendre.

Le président: A l'ordre, je vous prie, monsieur Mazankowski. J'ai déjà dit, monsieur McRae, que je n'accepterais pas les discussions entre membres du Comité. Si vous avez des questions à poser au sujet du projet de loi ou de l'amendement, je vous saurais gré de bien vouloir les poser au ministre ou à l'un des témoins présents par l'entremise du président.

M. Mazankowski: Monsieur le président, j'invoque la question de privilège.

Le président: Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Lorsqu'un député cherche délibérément ou autrement à déformer une opinion que j'ai exprimée, j'ai certainement le droit d'invoquer la question de privilège pour rectifier la situation, c'est très simple. Je n'ai jamais suggéré que l'on supprime les subventions. Je n'ai jamais suggéré que l'on élimine les taux de transport du Pas-du-Nid-de-Corbeau ou ceux des provinces maritimes ou tout autre groupe de taux. Je dis simplement que, dans ses activités, Air Canada devrait chercher la réalisation de bénéfices et je ne retire pas mes paroles.

Le président: A l'ordre, je vous prie.

Monsieur McRae.

M. McRae: Je crois, monsieur le président, que, si ce principe devient un principe directeur dans le système de transport de ce pays, c'est inévitablement ce qui en résultera. Pour en revenir à l'amendement même, il se lit ainsi:

[Text]

the amendment itself, we read the amendment and the way it would read:

The Corporation may within and outside Canada based on sound business principles and contemplation of profit (a) establish and operate the business of an air carrier . . .

I do not see how this principle is not going to change materially the operation of Air Canada as suggested by Mr. Mazankowski and others that it will not change this, but I do not see how it could possibly do anything but change it. It strikes me that a good portion of the operation of Air Canada at the present time could not be considered in that profitability category. I mentioned specifically Toronto, Montreal, Ottawa, where we are losing \$10 or \$15 a seat. It seems to me that if we impose this principle on all of the carriers, on all of the Crown corporations including Canadian National Railways and so on, there will be a tendency for these organizations to move only in the direction of profitability, not in the direction of subsidy, and I think that, therefore, we will have a lessening of the impact, in my opinion, on these extremely vital transportation services. I think that this is one of the things that one can see in the CN today, a move towards profitability and a move away from vital services in some areas of the country.

I have no objection to the subsidy principle. I think the subsidy principle is important. I have no objection to labelling on a ticket that the user paid so much and the subsidy was so much, but I assume that by this particular motion, by this particular amendment, Air Canada would immediately have to go to all of their tariffs and say, "We either recover that \$10 or \$15 per seat directly from the government as a subsidy or we abolish the service." I think one has to do one of two—or the third thing is to just raise the price. It seems to me that one of the principles of having a large Crown corporation in the air business is that while profitability is a desirable feature and should be worked towards, there will be unprofitable lines, that these unprofitable lines should not be abandoned or that subsidies should not be stopped for them providing they can be encompassed within the total profitability of the company; the over-all profitability of the company, that is. This particular piece, in my opinion, not being a lawyer and there are other lawyers around here—but my opinion is that this particular piece would force Air Canada in each route to make that decision, whether it is profitable, and if it is not profitable they will either go for a subsidy, raise the rates or get out of it. I do not think that is the intent of Air Canada, that for each plane that flies one identifies this situation, or for each route that flies one identifies this situation as being profitable or non-profitable. Over-all profitability I see no difficulty with but in a specific sense I think this is what this particular amendment will cause us to do, and therefore, I cannot accept it, certainly in this particular Clause 6(1).

The Chairman: Thank you, Mr. McRae.

This Committee is adjourned until 3.30 . . .

Mr. Mazankowski: No.

The Chairman: Mr. Mazankowski.

[Translation]

La société peut au Canada et à l'étranger, dans le respect des règles de saine gestion commerciale, notamment de la recherche du profit, a) établir et exploiter le commerce de transport aérien . . .

Je ne vois pas comment ce principe pourrait ne pas affecter en pratique les activités d'Air Canada, comme l'ont suggéré M. Mazankowski et d'autres personnes, je n'arrive pas à voir comment ils pourraient ne pas les modifier. Il me semble que de nombreuses activités actuelles d'Air Canada ne pourraient pas satisfaire à cette exigence de rentabilité. J'ai mentionné en particulier le parcours Toronto, Montréal, Ottawa, où nous perdons 10 ou 15 dollars par place. Il me semble que si nous imposons ce principe à tous les transporteurs, à toutes les sociétés de la Couronne, y compris, entre autres, aux chemins de fer nationaux du Canada, ces entreprises rechercheront uniquement la rentabilité et ne demanderont pas de subventions, je pense que nous diminuerons ainsi des services de transport absolument essentiels. Je crois que nous pouvons le voir dès maintenant au CN, car cette société recherche la rentabilité au dépend de services essentiels dans certaines régions du pays.

Je ne m'oppose aucunement au principe de l'octroi de subventions. Je pense que c'est un principe important. Je ne m'oppose pas à ce que l'on inscrive sur un billet que l'usager a payé tel montant et que la subvention s'élevait à tel autre montant, mais je suppose que l'adoption de l'amendement question permettrait à Air Canada de réviser tous ses tarifs et de dire: «Si nous ne recouvrons pas ces 10 ou 15 dollars par place directement auprès du gouvernement, sous forme de subventions, nous supprimons le service.» Je pense qu'il faut choisir l'une des deux . . . ou encore une troisième possibilité serait tout simplement d'augmenter les prix. Il est certain que la rentabilité est souhaitable et devrait être recherchée, mais, me semble-t-il, ce qui justifie l'existence d'une grande société de la Couronne dans le domaine du transport aérien, c'est qu'il y aura toujours des lignes non rentables à maintenir; pour cette raison, les subventions ne devraient pas être supprimées, à la condition que l'ensemble de la société soit rentable. Je ne suis pas avocat—comme certains de mes collègues ici présents, mais à mon avis, un tel amendement obligerait Air Canada à décider pour chaque parcours s'il est rentable et s'il ne l'est pas; la société devrait soit demander une subvention, soit augmenter le tarif ou abandonner le service. Je ne crois pas que pour chaque avion ou chaque itinéraire, Air Canada doive déterminer s'il s'agit d'une situation rentable ou non rentable. Je ne vois aucune difficulté en ce qui concerne la rentabilité globale, mais je pense que c'est exactement ce qu'entraînerait l'amendement en question, dans certains cas précis, et je ne peux donc pas l'accepter, sûrement pas à l'article 6(1).

Le président: Merci, monsieur McRae.

La séance est levée et nous reprendrons à 15 h 30.

M. Mazankowski: Non.

Le président: Monsieur Mazankowski.

[Texte]

Mr. Mazankowski: There have been some discussions, Mr. Chairman. I think you have Mr. Stevens on your list, do you not?

• 1205

The Chairman: Well, since it is obvious we are not going to put through the clause or the amendment, there has been some consensus that we break for lunch at 12 o'clock and return at 3.30 p.m. I understand the Minister then will make some comments. Is it agreeable that we just hear Mr. Stevens and then break for lunch?

Mr. Loiselle: Mr. Chairman, why can we not wait until this afternoon to hear Mr. Stevens? Why should we have our whole 10 members here to . . .

Mr. Mazankowski: It might expedite the talks.

Mr. Loiselle: He just decided that he will be going on anyway.

Mr. Watson: On a point of order.

The Chairman: Order, please. Mr. Watson, on a point of order.

Mr. Watson: If we have an understanding this is going to expedite things, then perhaps we could agree.

The Chairman: Mr. Forrestall, on a point of order.

Mr. Forrestall: The purpose in hearing very briefly from Mr. Stevens and then one brief question to the Minister, might very well expedite the business here.

The Chairman: Is that agreeable?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Mr. Stevens.

Mr. Stevens: Thank you, Mr. Chairman, and I thank the other members for their co-operation.

Mr. Chairman, there are a couple of things that I think we should perhaps clarify, and I think we hopefully can do that very quickly. Mr. McRae has referred to the fact that he feels that if Clause 6 (1) goes in it may cause Air Canada to discontinue what they would regard as a nonprofitable feeder line or something like that.

Mr. McRae: Toronto, Montreal and Ottawa.

Mr. Stevens: I will come back to that Mr. McRae. As I understand it, Mr. Chairman, if this bill is passed, Air Canada could only do that if they had the consent of the Canadian Transport Commission, and I would think in view of the fact that that would certainly require public hearings and in all likelihood a good case could be made in the mind of the CTC for the maintenance of that line, I would think Air Canada would be completely within the amendment that my colleague, Mr. Mazankowski, is suggesting, by simply saying that in spite of the fact that we know we have to operate that feeder line at a loss, that is the condition that the CTC have put upon us to operate our airline. In other words, there is no way that the

[Traduction]

M. Mazankowski: Il y a eu des délibérations monsieur le président. Je crois que le nom de M. Stevens est inscrit sur votre liste, n'est-ce pas?

Le président: Il semble évident que nous ne pourrions pas terminer les délibérations sur l'article ou l'amendement, et nous nous étions entendus pour terminer la séance à midi et reprendre à 15h30. Je crois que le ministre aura alors quelques commentaires à faire. Êtes-vous d'accord pour que nous donnions la parole à M. Stevens seulement pour, ensuite, lever la séance?

M. Loiselle: Monsieur le président, pourquoi ne pouvons-nous pas entendre M. Stevens cet après-midi? Pourquoi faire attendre les dix membres du Comité . . .

M. Mazankowski: Les délibérations pourraient en être écourtées.

M. Loiselle: Il vient de décider qu'il poursuivra de toute manière.

M. Watson: J'invoque le Règlement.

Le président: A l'ordre, je vous prie. M. Watson invoque le Règlement.

M. Watson: S'il est entendu que nous hâterons ainsi les choses, nous pourrions peut-être être d'accord.

Le président: M. Forrestall invoque le Règlement.

M. Forrestall: Les choses pourraient très bien être accélérées si nous donnions la parole à M. Stevens pendant quelques instants, pour ensuite poser une brève question au ministre.

Le président: Est-ce d'accord?

Des voix: D'accord.

Le président: Monsieur Stevens.

M. Stevens: Merci, monsieur le président, et je remercie également les autres membres du Comité pour leur collaboration.

Monsieur le président, il faudrait peut-être clarifier un ou deux points, et je crois que nous pouvons le faire très rapidement. M. McRae a mentionné qu'à son avis, si l'article 6(1) entre en vigueur, il pourrait amener Air Canada à supprimer par exemple, une ligne secondaire non rentable.

M. McRae: Comme Toronto, Montréal et Ottawa.

M. Stevens: Je vais y revenir, monsieur McRae. Si je comprends, monsieur le président, une fois le projet de loi adopté, Air Canada ne pourrait agir ainsi qu'avec l'assentiment de la Commission canadienne des Transports. Or, étant donné qu'il faudrait certainement des audiences publiques et que la CCT pourrait très bien juger nécessaire le maintien de la ligne en question, je serais porté à croire que la société Air Canada agirait conformément à l'amendement proposé par mon collègue, M. Mazankowski, en disant tout simplement qu'elle doit offrir le service sur cette ligne secondaire, même à perte, que c'est la CCT qui la force à le faire. Autrement dit, Air Canada ne pourrait aucunement se servir de l'amendement

[Text]

amendment could be interpreted as an excuse for Air Canada dropping a feeder line because what the amendment is simply doing is saying that in establishing and operating your air service you must do it in accordance with sound business principles and contemplation of profit. They in turn then go to the CTC and in effect say: what are the conditions of our contract with you, or under what conditions will you permit us to operate the airline? If they come and say we want you to continue a feeder line, it is just like the guy that has to serve meals because he has a liquor licence. He may not like serving the meals but to keep his liquor licence he has to do it.

Mr. McRae: That is the principle that caused the abandonment of all the air services.

The Chairman: Order, please.

Mr. Stevens: So what I am saying, Mr. Chairman, and I take it, if there is no disagreement, and the Minister did not his agreement, that really it is a bit of a red herring to say that this amendment somehow would mean the abandonment by Air Canada of lines that they might feel are unprofitable.

The second thing, and perhaps Mr. Taylor could correct me if I am wrong, is that I understand Air Canada is not losing \$10 to \$15 a seat on the run between Toronto and Montreal, and perhaps we could have Mr. Taylor tell us if there is any loss problem like that?

The Chairman: Mr. Taylor.

Mr. Taylor: Mr. Stevens, through the Chair, this is in the evidence of the Committee of some three or four days ago, as to the financial impact of that service, and the financial impact of that route is not \$10 to \$15 per passenger. This figure has come up in the press on frequent occasions. I went through in some detail before the Committee last week and explained the financial impact of that route. If the Committee wishes me to, I can repeat it, but it is all on the record.

Mr. Stevens: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Taylor. Mr. Stevens.

Mr. Stevens: Mr. Chairman, if I could direct this primarily to the Minister, Mr. Minister, I think what we are mainly concerned about here is that up to the present time Air Canada had in effect a discipline on it, in the sense that the money they received from the Crown had an interest rate charge attached to it, and clearly, if you look at the pro forma statements, if the present situation continues, there is sixty some odd millions of dollars of interest charges that either go to the federal government or to whoever holds the debt. That, in effect, is a discipline. In running their affairs they know that unless they can earn sufficient to cover that interest they are going to reflect a deficit.

[Translation]

pour justifier l'abandon d'une ligne secondaire, car l'amendement dit simplement qu'en établissant et en opérant son service aérien, la société doit le faire dans le respect des règles de saine gestion commerciale, notamment de la réalisation de bénéfices. Les représentants de la société pourraient ensuite demander à la CCT quelles sont les conditions de son contrat, ou encore dans quelles conditions son permis de transporteur aérien sera maintenu. Si la Commission répond que la société doit poursuivre le service pour une ligne secondaire, c'est comme si l'on disait à quelqu'un qu'il doit servir des repas parce qu'il détient un permis de vente de boissons alcooliques. Même s'il n'aime pas servir des repas, il doit le faire s'il veut garder son permis de vente de boissons alcooliques.

M. McRae: C'est le principe qui a entraîné l'abandon de tous les services aériens.

Le président: A l'ordre, je vous prie.

M. Stevens: Je ne crois pas qu'il y ait de désaccord sur ce que je dis, monsieur le président, j'ai vu le ministre opiner de la tête, mais on cherche midi à quatorze heures en disant que l'amendement signifierait qu'Air Canada abandonnerait certaines lignes jugées non rentables.

Le deuxième point—et M. Taylor pourrait me reprendre si je fais erreur—est qu'Air Canada perd \$10 ou \$15 par place sur l'itinéraire Toronto-Montréal, si j'ai bien compris; M. Taylor pourrait peut-être nous dire s'il y a vraiment une telle perte?

Le président: Monsieur Taylor.

M. Taylor: Monsieur Stevens, monsieur le président, on a donné au Comité il y a trois ou quatre jours la situation financière en ce qui concerne ce service; les pertes sur cet itinéraire ne sont pas de \$10 ou \$15 par passager. Ce chiffre a été mentionné à plusieurs reprises dans les journaux. La semaine dernière, j'ai expliqué en détail aux membres du Comité la situation financière en ce qui concerne cet itinéraire. Si les membres du Comité le désirent, je peux répéter ce que j'ai dit alors, mais tout est consigné au compte rendu des délibérations.

M. Stevens: Merci.

Le président: Merci, monsieur Taylor. Monsieur Stevens.

M. Stevens: Monsieur le président, si vous le permettez, j'aimerais poser une question au ministre. Nous sommes surtout inquiets, monsieur le ministre, parce que jusqu'à présent, Air Canada se voyait imposer une certaine discipline, c'est-à-dire que l'argent reçu de la Couronne comportait un taux d'intérêt, et si vous regardez les états financiers simulés, vous verrez que, si la situation actuelle se poursuit, quelque 60 millions de dollars en frais d'intérêts sont dus au gouvernement fédéral ou à quiconque détient la dette. Il s'agit en fait d'une discipline imposée. Les administrateurs savent qu'à moins de gagner suffisamment pour couvrir ce montant d'intérêt ils devront inscrire un déficit.

• 1210

What concerns us is that if we go through this restructuring and if Air Canada gets \$365 million in the sense that there is

Mais si nous effectuons ce réaménagement et si Air Canada obtient 365 millions de dollars sans aucune exigence, que ce

[Texte]

no dividend requirement or no interest requirement on that money, that means they in effect could blow the interest charge that otherwise would be payable on that money, approximately \$30 million to \$35 million, and still end up showing a profit.

What makes us very, very nervous is that if the concept that Mr. McRae speaks of is followed, there are other things to bear in mind other than profit. What really could happen is that there is a hidden subsidy being paid by the Canadian public in the form of free capital going into Air Canada and costing \$30 million to \$35 million a year in the loss of interest, or if at some time they get the full capitalization of \$750 million, perhaps \$70 million a year in free subsidy, and the company can still represent that they are earning money.

What concerns us is that there is no private shareholding contemplated here, because we notice under Clause 10, Mr. Minister, that you specifically prohibit the shares being transferred from the Crown. So we do not have the added insurance of contemplating that there may be a 10 per cent private interest owed at some stage, or a 30 per cent private interest, which would have that discipline coming in. In short, we are left with a company that has capital, which is larger than most other capitalizations of comparable airlines, with no direct charge on it. This is why we think it is absolutely essential that the limitation be in the whole fibre of the company, and with that kind of free capital it be clear that they are supposed to be operating in contemplation of profit.

Mr. Minister, you have suggested that you do not think recourse should be made to subclause (2) and you would be willing to live with an amendment, something comparable, in Clause 7 which deals more directly with the board. But I think you would still have your dilemma because if you read Clause 8, the board, notwithstanding what is said in Clause 7, must comply with Clause 8, and Clause 8 says that they must comply with directions given to it in writing by the Governor in Council.

Mr. Minister, I would think the main thrust of what you said as being wrong with us putting the limitation in Clause 6, namely that it might cause the management to turn to the Governor in Council unduly, is still going to exist in Clause 8. I would suggest that is the more unfortunate place to have it because it is going to be a much more hidden thing and it is going to occur under Clause 8 when there is some kind of dilemma at the board level, where they are split and they in effect turn for private direction from the government, for specific instructions.

Mr. Minister, I think it is very timely that we raise this point because we can say Air Canada is run well, but the fact is it has been running for 40 years, it has a retained earnings of \$18 million and currently it is running in a deficit position. There are other airlines I can cite: American Airlines last year made \$56 million; Eastern made \$46 million; Allegheny made \$14 million; Braniff made \$27 million; Pan American made \$94 million; and Piedmont made \$4 million. I can go through a long list of other airlines that have made considerable money.

[Traduction]

soit sous forme de dividendes ou d'intérêts, nous craignons que la Société puisse inscrire un profit dans son bilan, même si ses revenus ne couvrent pas l'intérêt autrement payable sur la dette, intérêt qui s'élève à 30 ou 35 millions de dollars.

Nous sommes extrêmement inquiets parce que, si le concept formulé par M. McRae est suivi, il n'y a pas seulement les bénéfices dont il faut tenir compte. En fait, il pourrait arriver qu'une subvention cachée soit payée à même les deniers publics, sous forme de capital libre investi dans la Société Air Canada et coûtant 30 ou 35 millions de dollars par année en intérêts perdus, ou même si un jour tout le capital de 750 millions de dollars est payé, il en résulterait une subvention gratuite de 70 millions de dollars pour l'année, la Société pourrait alors quand même indiquer qu'elle réalise des profits.

Nous sommes inquiets parce que l'on ne prévoit pas la vente d'actions à des particuliers, car nous voyons à l'article 10, monsieur le Ministre, que vous interdisez précisément à la Couronne de transférer ses actions. Si 10 p. 100 des intérêts étaient dus à des particuliers à un moment donné, il en résulterait une certaine discipline pour la société, mais cette assurance supplémentaire n'est pas envisagée. En somme, nous avons une société qui dispose d'un capital plus considérable que la plupart des lignes aériennes comparables, sans que des frais y soient directement rattachés. C'est pourquoi nous croyons absolument essentiel d'imposer une limite dans la loi qui constitue la Société, car avec un tel capital gratuit, il faut absolument préciser que la société est censée fonctionner en vue de réaliser des bénéfices.

Vous avez dit, monsieur le ministre, que l'on ne devrait pas avoir recours au paragraphe (2) et que vous seriez disposé à accepter un amendement plus ou moins semblable à l'article 7 qui traite plus directement du conseil d'administration. Je crois cependant que le dilemme existerait toujours, car si vous lisez l'article 8, nonobstant les dispositions de l'article 7 le conseil d'administration doit se conformer à l'article 8, selon lequel la société doit se conformer aux directives écrites que lui donne le gouverneur en conseil.

D'après vous, monsieur le ministre, nous ferions erreur en introduisant la restriction dans l'article 6 parce que la direction pourrait peut-être s'adresser sans raison au gouverneur en conseil, mais cette objection tient également dans le cas de l'article 8. A mon avis, ce serait le pire endroit, car la chose serait encore plus dissimulée aux termes de l'article 8, lorsqu'un dilemme se présentera au conseil d'administration, s'il y a division parmi les membres, ils s'adresseront au gouvernement pour obtenir des directives précises.

Je crois que c'est justement le moment d'aborder cette question, monsieur le ministre, car nous pouvons dire qu'Air Canada est bien administré, mais en fait, cette société fonctionne depuis 40 ans et a déclaré des revenus non distribués de 18 millions de dollars, alors, qu'elle se trouve actuellement dans une situation déficitaire. Je peux citer les chiffres d'autres compagnies aériennes: American Airlines a fait l'an dernier des bénéfices de 56 millions de dollars, l'Eastern a fait l'an dernier 46 millions de dollars. L'Allegheny 14 millions de

[Text]

My hon. colleague on the other side refers to Canadian Pacific. He obviously has not read the Canadian Pacific Airlines statement. They made money if you look at the entire CP complex; in fact, they made over \$200 million.

An hon. Member: Check the distances between points.

Mr. Stevens: That is not before us, but I can show you where the airlines made money.

Mr. Chairman, my point to the Minister is: let us bring it out into the open. I find that we on this side are in the odd position of basically supporting the Minister in the statement that Mr. Mazankowski read into the record of 2 years ago, but we say that we want to support you by putting some teeth into it and making sure that the amendment occurs in Clause 6 where it is most meaningful and not get downplayed into Clause 7 where I think it will be watered down and lend to confusion at the Board level and may then result in this recourse to you through Clause 8 anyway. If you really meant what you said two years ago, what you have said before this Committee, then let us keep it out in the open and put this amendment in in the most meaningful spot.

• 1215

The Chairman: Thank you, Mr. Stevens. Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, I think it is perhaps time that we did break for lunch but I wonder, before we do, if the Minister and his staff could undertake over the lunch hour to prepare themselves to comment briefly on the balance of our amendments together with some attitude towards them, generally or in particular. We will undertake on our part for the sake of progress to meet over the lunch hour, review the debates and the position put forward this morning by all sides to come back prepared to give the Chair an indication of our intentions when we meet again at 3.30 p.m.

Some hon. Members: Hear, hear!

Mr. Lang: Mr. Chairman, I will certainly be glad to make a statement then. I should, I think, just follow up on something Mr. Stevens said to suggest that he completely neglected to deal with the legal point that I had made earlier, which seems to me to be decisive, about where the clause is placed. The spirit is there and is strong in everything we have said. Management is going to want to have the government use Clause 8 if something is to be done which does not make a profit. I think it was quite unfair to suggest that Air Canada would be judged simply on the basis of whether or not it makes a profit; clearly, over time, something more sophisticated than that will be required in terms of the size of the profit compared to its competitors. It was also quite unfair to refer to the

[Translation]

dollars, Braniff, 27 millions de dollars, la Pan American, 94 millions de dollars et Piedmont, 4 millions de dollars. Je pourrais vous donner une longue liste d'autres compagnies aériennes qui ont réalisé des bénéfices considérables.

Mon honorable collègue de l'autre côté de la salle fait allusion à CP Air, il semble pas avoir lu les états financiers de cette compagnie aérienne. Si vous tenez compte de tout l'ensemble de CP vous pouvez constater que cette compagnie a fait des bénéfices de plus de 200 millions de dollars.

Une voix: Vérifiez les distances entre chaque endroit desservi.

M. Stevens: La question n'est pas à l'ordre du jour, mais je peux vous montrer où exactement les compagnies aériennes ont fait des bénéfices.

Monsieur le président, je cherche à faire comprendre au ministre qu'il faut tout amener au grand jour. Ensuite, ce sont les députés de ce côté-ci qui se trouvent à appuyer la déclaration formulée par le ministre et répétée par M. Mazankowski. Nous disons cependant que nous sommes prêts à vous appuyer en y mettant plus de force et en nous assurant que l'amendement est apporté à l'article 6 où il aura le plus de répercussion, car si celui-ci est apporté à l'article 7, il perdra de la force et risquera d'entraîner la confusion au conseil d'administration qui aura peut-être recours à vous par le truchement de l'article 8, de toute manière. Si vous pensiez vraiment ce que vous avez dit il y a deux ans devant le Comité, alors amenons tout au grand jour et introduisons cet amendement à l'endroit le plus approprié.

Le président: Merci, monsieur Stevens. Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Monsieur le président, je crois qu'il serait peut-être temps de lever la séance, mais auparavant si le ministre et les membres de son personnel voulaient bien prendre le temps de se préparer à commenter brièvement les autres amendements, en prenant une position ou une autre vis-à-vis de chacun d'eux. De notre côté, afin de hâter les choses, nous allons nous réunir pendant l'heure du déjeuner pour passer en revue les délibérations et les opinions exprimées ce matin par tous les partis de manière à pouvoir venir dire au président quelles sont nos intentions, au moment où nous reprendrons à 15 h 30.

Des voix: Bravo!

M. Lang: Monsieur le président, je serai certainement heureux de faire une déclaration à ce moment-là. Je devrais ajouter que M. Stevens a complètement négligé l'aspect juridique que j'ai mentionné plus tôt, et qui me semble déterminant quant à l'article où il faut apporter l'amendement. L'idée est là et elle se maintient dans tout ce que nous avons dit. La direction voudra que le gouvernement utilise l'article 8, en ce qui concerne des activités non rentables. Je pense qu'il était injuste de dire qu'Air Canada serait jugé uniquement en fonction des bénéfices réalisés ou non; il est certain qu'il faudra un jour un meilleur système pour rendre les bénéfices de la société plus comparables à ceux de ses concurrents. Il était également injuste de mentionner les bénéfices réalisés par

[Texte]

profits of these other airlines which have a significant equity involvement and, therefore, the profit is related to a smaller ratio of debt and then to try to compare that to Air Canada. If Air Canada had had our debt equity ratio at the present time now looked at in the bill parallel to those other airlines, its situation would have been far different . . .

Mr. Stevens: On a point of order.

The Chairman: On a point of order, Mr. Stevens.

Mr. Stevens: Mr. Chairman, the Minister referred specifically to my statement and I am sorry he was not here at the other meetings. But the point I made is the reason why those other airlines have the relatively bigger equity: it is substantially retained earnings which Air Canada did not accrue.

Mr. Lang: As a matter of fact you will find that they started out with rather more significant equities than . . .

Mr. Stevens: No, no; that is the whole point.

The Chairman: Order please. It has been agreed that we can continue this discussion at 3.30 this afternoon.

This Committee is adjourned to the call of the Chair.

AFTERNOON SITTING

• 1544

The Chairman: Order, please. We will resume consideration of Bill C-17, An Act respecting the reorganization of Air Canada.

As this morning, we have with us this afternoon the Honourable Otto Lang, Minister of Transport, along with Mr. J. T. Lyon, Assistant Deputy Minister, Current Policy and Liaison. We will continue our discussion of Clause 6. We were debating Mr. Mazankowski's amendment to the bill: that the bill be amended in Clause 6.(1) at page 2 by adding thereto, immediately after line 16, including the following:

outside Canada based upon sound business principles and in contemplation of profit,

• 1545

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, this morning I think there was an understanding that the Minister and his officials were going to review the series of amendments that we have proposed on this bill, and that he was going to report to the Committee as to their acceptance or rejection. I think if we could hear from the Minister it might give us some indication on how we might proceed for the rest of the afternoon.

The Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski. Before we proceed with the Minister, I understand that the Minister has another important appointment around 5 o'clock. So if we can keep the questions and answers as brief as possible we will try to progress as quickly as possible.

Mr. Minister.

[Traduction]

les autres compagnies aériennes dont la mise de fonds est considérable; par conséquent, les bénéfices sont liés à une dette moins élevée et il est injuste de tenter de les comparer à ceux d'Air Canada. Si la mise de fonds actuelle d'Air Canada, qui est prévue dans le projet de loi était, semblable à celle des autres compagnies aériennes en question, sa situation serait très différente . . .

M. Stevens: J'invoque le Règlement.

Le président: M. Stevens invoque le Règlement.

M. Stevens: Monsieur le président, le ministre a fait allusion à mes propres paroles et je regrette bien qu'il n'ait pas été ici pendant les autres réunions du comité. J'avais expliqué que ces autres compagnies aériennes avaient une mise de fonds relativement plus grande à cause des revenus non distribués qu'Air Canada n'a pas laissé s'accumuler.

M. Lang: En fait, vous découvrirez qu'au début la mise de fonds était bien plus élevée que . . .

M. Stevens: Non, c'est justement là toute la question.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Nous avons convenu de poursuivre ce débat à 15 h 30. cet après-midi.

La séance est levée jusqu'à nouvelle convocation du président.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le président: A l'ordre, je vous prie. Nous reprenons l'étude du Bill C-17, loi portant réorganisation d'Air Canada.

Comme ce matin, nous avons comme témoins cet après-midi l'honorable Otto Lang, ministre des Transports, ainsi que M. J. T. Lyon, sous-ministre adjoint, politique courante et liaison. Nous reprenons la discussion sur l'article 6. Nous discutons de l'amendement que M. Mazankowski propose d'apporter au projet de loi: que l'article 6(1) de la page 2 du projet de loi soit modifié par l'insertion de ce qui suit à partir de la ligne 16:

. . . l'étranger, dans le respect des règles de saine gestion commerciale, notamment de la réalisation de bénéfices,

M. Mazankowski: Monsieur le président, je crois que nous avons convenu ce matin que le ministre et ses collaborateurs passeraient en revue la série d'amendements que nous proposons d'apporter au projet de loi, et qu'ils diraient au comité s'ils les acceptent ou non. Je pense que si le ministre nous donnait son opinion, nous saurions comment poursuivre cet après-midi.

Le président: Merci, monsieur Mazankowski. Je crois que le ministre a un rendez-vous important vers 17 h 00, aussi nous vous saurions gré si les questions et les réponses pouvaient être aussi brèves que possible, afin que nous puissions progresser le plus possible.

Monsieur le ministre.

[Text]

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, just before we hear from the Minister, are we to assume that the Committee will be adjourning at 5 o'clock? Is that right?

The Chairman: Yes.

Mr. Minister.

Mr. Lang: Mr. Chairman, thank you. I indicated in the course of the early discussion that certainly the principle and intent of the first amendment to Clause 6 is acceptable but that it comes in the wrong place and therefore I would recommend that it not be accepted there, but that an appropriate amendment be introduced to Clause 7 instead.

Mr. Mazankowski had also indicated to me the intention of moving two amendments to Clause 6 which essentially deal with trucking. I said earlier that the trucking requirements of the provincial legislation already apply in relation to the kind of trucking operations which were of concern to the persons who appeared before us, and I would not like to see the addition of these amendments here which might lead to some applications, I know not what, about some additional rules or obligations. I think these trucking operations should be the subject of the ordinary body of the law. The provincial bodies already have the jurisdiction under the law as it now stands.

I do not see that I could recommend the acceptance of the change of wording in relation to the appointments of members to the board, since I believe that this is the responsibility of the government as the trustee, as the shareholder so that the board of directors is representative of the shareholder rather than of management. I think that is a traditional and understandable distinction and should be maintained.

In Clause 8 there has been the suggestion, I believe by Mr. Forrestall, that the words "through its board of directors" appear. I would suggest that that is unnecessary because of the general wording of the bill. The corporation acts through its board of directors and management and it might lead to some misleading questions in relation to other actions. I believe that there the board of directors is really fully involved.

I think those that I have referred to negatively are comparatively unimportant compared to the one we were dealing with in relation to Clause 6 and the next one which Mr. Forrestall has given notice of, which is the change in Clause 8 to modify directions which the government may give so that they would become directions of a general nature. That is acceptable. Indeed, as I indicated in my speech on second reading and, as I said, of the ones I have mentioned, those are really the two most important ones.

There is a further proposal by Mr. Mazankowski in relation to Clause 9 which would insert the words "that the payments that are to be paid where a direction is given" would be, as I see the addition, consistent with the provisions of the National Transportation Act. I have no difficulty with that addition.

• 1550

The final one that I have notice of is the question of putting an actual section in the statute automatically referring the

[Translation]

M. Mazankowski: Monsieur le président, avant que vous donniez la parole au ministre, j'aimerais savoir si nous devons en déduire que la séance sera levée à 17 h 00? Est-ce exact?

Le président: Oui.

Monsieur le ministre.

M. Lang: Je vous remercie, monsieur le président. Au cours de discussions antérieures, j'ai dit que je trouvais certainement acceptables le principe et le motif exprimés dans le premier amendement proposé à l'article 6, mais j'ai également dit que ce n'était pas le bon endroit, et je recommande par conséquent de ne pas l'accepter ici, mais de proposer plutôt un amendement à l'article 7.

M. Mazankowski m'a également dit qu'il avait l'intention de proposer deux amendements à l'article 6, qui traite essentiellement du camionnage. J'ai déjà dit que les exigences relatives au camionnage dans les lois provinciales s'appliquent déjà au camionnage effectué par les témoins qui ont déjà comparu, et je ne voudrais pas que l'on ajoute ces amendements qui pourraient entraîner des complications, quelles qu'elles soient, à cause de nouvelles règles ou obligations. Je crois que ces activités de camionnage devraient être régies par l'organisme déjà reconnu par la loi. Aux termes de la loi, ce sont les autorités provinciales qui règlent ces questions.

Je ne vois pas comment je pourrais recommander l'acceptation du nouveau libellé proposé pour la nomination des membres du conseil d'administration, car je crois que cette responsabilité incombe au gouvernement, en tant que fiduciaire ou actionnaire, le conseil d'administration devant bien représenter l'actionnaire plutôt que la direction. C'est une distinction traditionnelle et compréhensible qu'il faudrait maintenir.

M. Forrestall, je crois, a suggéré que l'on inclue à l'article 8 les mots «par l'entremise de son conseil d'administration». Je pense que c'est inutile, à cause du libellé général du projet de loi. La société agit de toute manière par l'entremise de son conseil d'administration et de la direction, et l'on pourrait commencer à avoir des doutes dans d'autres cas. Je crois que le conseil d'administration est vraiment directement impliqué dans ce cas-ci.

Je pense que les amendements que j'ai suggéré de rejeter sont d'une importance relativement minime, en comparaison de celui dont nous discutons au sujet de l'article 6, et du suivant que propose M. Forrestall, qui demande à modifier l'article 8 de manière à rendre générales les directives que peut donner le gouvernement. Cet amendement est acceptable. En effet, comme je l'ai dit dans mon discours lors de la deuxième lecture, ce sont là les deux amendements les plus importants.

M. Mazankowski propose encore d'insérer dans l'article 9 les mots «que les montants à payer lorsqu'une directive est donnée...» Je crois qu'une telle addition est conforme aux dispositions de la loi nationale sur les transports, et je ne m'y oppose donc aucunement.

Le dernier amendement qui m'a été proposé demande l'introduction d'un article qui oblige la société à soumettre auto-

[Texte]

annual report, or such annual reports, of the Corporation to a House standing committee. I believe that does run in the face of the ordinary determination by Parliament of what it wants to have referred before its committees and I really think that should be left to the ordinary process of request and response in the House. For my part, I certainly would ordinarily like to see that report before the Committee when it is asked for, and yet not necessarily prejudge what the House may have for the Committee to do at any particular point in time.

Obviously those are pretty quick statements and I am sure we can speak further about them when we come to the particular clauses. I would hope that we could now make some progress, Mr. Chairman, and move through the bill.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, on a point of order.

The Chairman: Mr. Forrestall, on a point of order.

Mr. Forrestall: My apologies to the Minister, Mr. Chairman. There was one further proposed amendment that he does not have which, I understand from hand signals exchanged between the Clerk and myself is out being produced. For the benefit of members, I will briefly state just the subject matter and then you will understand what it is.

At Clause 10(1), with respect to the capitalization of the Corporation, we would change the "seven hundred and fifty" to "four hundred". That will be in your hands shortly, but the Minister should be aware of that.

We change, Mr. Chairman, the authorized capital of the Corporation from seven hundred and fifty million dollars divided into shares of one thousand dollars each to four hundred million dollars, representing, of course, twice the capital structure of the largest airline in the world. It seems to me that it is a clear indication that the Corporation has no intention of using, well into the foreseeable future, more than three hundred and sixty-seven million dollars, more or less, of this. Why, then, should they have seven hundred and fifty million dollars? I do not want to debate it at this time but rather to indicate to the Minister . . .

The Chairman: You will have the amendment tabled as soon as it has been . . .

Mr. Forrestall: It has been tabled, as I understand, Mr. Chairman—here it is now, as a matter of fact—without being reproduced.

The Chairman: Thank you, Mr. Forrestall.

Mr. Mazankowski: On a point of order, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Mazankowski, on a point of order.

Mr. Mazankowski: I am just wondering, Mr. Chairman, whether I might ask the Minister this. If the first amendment that we are dealing with is defeated, would it be the intention of the government to introduce an amendment to Clause 7—the suggested amendment that the Minister had made? Or is it agreeable that we introduce it?

[Traduction]

matiquement tout rapport annuel à un comité permanent de la Chambre. Je crois qu'un tel amendement va à l'encontre de la procédure habituelle selon laquelle le Parlement décide des sujets à renvoyer devant ses comités, et je crois qu'il faudrait vraiment s'en tenir au processus habituel de questions et réponses à la Chambre. Personnellement, j'aimerais certainement que le rapport soit présenté au Comité lorsqu'il le demande, sans nécessairement anticiper sur les sujets que la Chambre peut demander au Comité d'étudier.

Je n'ai fait que commenter brièvement chacun des amendements, nous pourrions sûrement en discuter davantage, lorsque nous en viendrons aux articles en cause. J'espère que nous pourrions progresser dans notre étude du projet de loi, monsieur le président.

M. Forrestall: Monsieur le président, j'invoque le Règlement.

Le président: M. Forrestall invoque le Règlement.

M. Forrestall: Je présente mes excuses au ministre, monsieur le président, mais il y a un autre amendement que le ministre n'a pas reçu, et d'après les signes que me fait le greffier, je crois qu'on prépare actuellement les exemplaires à distribuer. J'aimerais mentionner aux membres du Comité l'objet de l'amendement, afin que vous le compreniez.

Au sujet de la composition du capital de la société, à l'article 10(1), nous proposons de remplacer «sept cent cinquante» par «quatre cents». Le ministre recevra un exemplaire de l'amendement dans quelques instants, mais je croyais que je devais lui en faire part.

Nous voulons faire passer le capital autorisé de la société, monsieur le président, de sept cent cinquante millions de dollars répartis en actions de \$1,000 chacune à quatre cents millions de dollar représentant, bien sûr, le double du capital de la plus grande compagnie aérienne au monde. Il me semble tout à fait évident que la société n'a aucunement l'intention d'utiliser dans un proche avenir plus 367 millions de dollars environ. Pourquoi donc accorder 750 millions de dollars? Je ne veux pas en discuter dès maintenant, mais je voudrais simplement dire au ministre . . .

Le président: L'amendement sera déposé dès qu'il sera . . .

M. Forrestall: Je crois qu'il a été déposé sans avoir été polycopié, monsieur le président . . . En fait, le voici maintenant.

Le président: Je vous remercie, monsieur Forrestall.

M. Mazankowski: J'invoque le Règlement, monsieur le président.

Le président: M. Mazankowski invoque le Règlement.

M. Mazankowski: Je me demande, monsieur le président, si je ne pourrais pas poser une question au ministre. Si le premier amendement que nous étudions est rejeté, le gouvernement a-t-il l'intention de proposer un amendement à l'article 7, comme celui que suggérait le ministre? Ou êtes-vous d'accord pour que nous le proposons nous-mêmes?

[Text]

Mr. Lang: Yes, that is agreeable.

The Chairman: And procedurally, is all right as well. If the amendment is defeated with regard to Clause 6, it can be reintroduced when we call Clause 7.

Mr. McRae:

Mr. McRae: My statement is very quick at this particular point, but since we are going to vote on Clause 6(1) I will certainly make two points right now.

The first one is that I find this totally acceptable, not as a tertiary principle or a secondary principle but as a primary principle. Having read the Act pretty carefully—I have gone through it all—I find no preamble, no nothing that deals with service as a prime principle. If service is not a prime principle, and if at this particular point contemplation of profit becomes the prime principles, then, of course, I do not see any point in the existence of a Crown corporation at all. It would seem to me that we should get right out of the business if that is going to be the prime principle. By introducing this principle at any particular point, I think we create that situation.

The second point that I would have to make is that there has been much made by the Opposition, particularly by Mr. Stevens. I believe it is Clause 6(2) on page 3, which states:

The Governor in Council may, by order, authorize the Corporation to engage in or carry on any activities not otherwise authorized by this Act.

• 1555

I have had two different legal opinions during the lunch hour. One legal opinion says that given this change in Clause 6(1)—and I have a great deal of difficulty explaining this because I do not have the legal expertise to do so—it would appear that there is strong reason to believe that under Clause 6(2) the airline could not carry on any activities that were a contravention of Clause 6.1(1); that is, the notion of profitability. So it would seem to me that one would have to amend Clause 6.2(2) to make sure that in no way did this notion of profitability become an encumbrance when the Governor in Council was authorizing the airline to fly to places where, for instance, it was not profitable and therefore subsidies were going to be required. As I say, I cannot state this as an absolute fact because I do not have the legal background, but at least one lawyer with whom I consulted felt this Clause 6(2) would be a contravention of Clause 6(1). Similarly, if this same amendment is applied in other areas one may find the same problem, but we will have to see how the amendment is applied in other areas.

I would close by saying that I think the principle of profitability is a principle that has some merit, but it cannot be a prime principle. By inserting it without the principle of service and without defining service to all parts of Canada and so on, I think we are creating a single principle on which the airline will be based and I do not think that has justification. Mr. Chairman, I think a ruling would have to come from you if this were passed, but I question whether or not we can in this Committee substantially change Bill C-17 to introduce that

[Translation]

M. Lang: Oui, je suis d'accord.

Le président: Et c'est également conforme aux règlements de procédure. Si l'amendement relatif à l'article 6 est rejeté, on peut le proposer à nouveau lors de l'étude de l'article 7.

Monsieur McRae.

M. McRae: Je serai très bref, mais puisque nous allons mettre aux voix l'article 6(1), je tiens à préciser deux choses dès maintenant.

Premièrement, je trouve ce principe tout à fait acceptable, non comme principe de troisième ordre ou de second ordre, mais comme principe premier. J'ai lu très soigneusement le projet de loi d'un bout à l'autre et je n'y vois aucun préambule ou paragraphe traitant du service comme d'un principe premier. Si c'est la recherche des bénéfices qui devient le principe premier, au lieu de la dispensation d'un service, je ne vois absolument pas pourquoi on aurait une société de la couronne. Il me semble que nous devrions abandonner complètement cette entreprise si ce doit être le principe premier.

Deuxièmement, j'aimerais dire que l'opposition a fait beaucoup à ce propos, en particulier M. Stevens. Il est dit à l'article 6(2), à la page 3, je crois;

Le gouverneur en conseil peut, par décret, autoriser la société à exercer d'autres pouvoirs que ceux autorisés par la présente loi.

On m'a donné deux avis, juridiques différents au cours de l'heure du déjeuner. Selon l'un des avis juridiques fournis, cette modification de l'article 6(1)—et j'ai beaucoup de difficultés à donner cette explication, car je ne m'y connais pas en droit—il semble qu'il y ait fortement lieu de croire qu'aux termes de l'article 6(2), la compagnie aérienne n'exercerait pas d'activités qui iraient à l'encontre de l'article 6(1); c'est-à-dire la notion de rentabilité. Il me semble donc qu'il faille modifier l'article 6(2) de manière à ce que la notion de rentabilité ne nuise pas, lorsque le gouverneur en conseil veut autoriser la compagnie aérienne à assurer un service vers certaines destinations, par exemple, même si ce service n'était pas rentable, et que, par conséquent, des subventions seraient nécessaires. Comme je l'ai dit, je ne peux pas vous expliquer tous les aspects légaux de la question, mais un avocat que j'ai consulté m'a dit que l'article 6(2) irait à l'encontre des dispositions de l'article 6(1). De même, si cet amendement est apporté à d'autres endroits, la même difficulté peut se présenter; mais il nous faudra voir comment l'amendement pourrait s'appliquer à d'autres endroits.

Enfin, je crois que le principe de rentabilité est valable, mais il ne peut pas être un principe premier. En l'introduisant sans stipuler le principe du service et sans définir, entre autres, dans quelle mesure ce service doit être fourni dans toutes les parties du Canada, je crois que nous fixons un principe unique sur lequel se fondera la compagnie aérienne et je ne pense pas que ce soit justifié. Vous devrez prendre une décision, monsieur le président, si l'amendement est adopté, mais je doute que le Comité puisse modifier considérablement le Bill C-17 en vue

[Texte]

principle, and I think that is a substantial change. I think the rules of the House are very sure on this, and under the rules of the House I do not think this kind of amendment could me out of this Committee. However, that is an opinion again.

The Chairman: Thank you very much, Mr. McRae. With regard to the amendments before us, they have all been examined and they are all procedurally acceptable.

Mr. Minister.

Mr. Lang: May I just make the point for those members who have not been here through the whole of the discussion. I have been making the case, which I will not repeat, that the spirit of the amendment has merit but the amendment is in the wrong place. I am really urging that the Committee not accept it in Clause 6, although a similar or slightly different wording will appear before us in connection with Clause 7.

The Chairman: Mr. Mazankowski.

M. Mazankowski: Mr. Chairman, in response to Mr. McRae, I think what we are really trying to do here is to mesh the operations of our national airline with stated government transportation policies. What we are trying to do is to outline in as specific a way as possible a mission and a mandate for the operations of Air Canada.

With your permission, Mr. Chairman, I do not want to belabour the point, but I think it is worth considering a paper submitted by Mr. John R. Baldwin to the Canadian Transportation Commission in January, 1977. I concur with many of the observations that Mr. Baldwin has made in that document, and I am sure the gentleman is certainly no stranger to most of the people seated in this room. He has certainly had a distinguished record both within the operations of Air Canada and indeed within the Government of Canada. I want to quote a passage from this document, which I think identifies the importance of trying to nail down a specific mandate for the corporation:

The scenario for Air Canada and CNR is incomplete. Transportation policy has been defined in a set of principles in the National Transportation Act and expanded in the ministerial pronouncement of 1975. Nothing comparable exists in the way of approved public objectives and a definition of a role for either company. Without it, given the pragmatic circumstances of the birth of each, political party philosophies on the two companies will vary unless an effort is made to achieve both governmental and Parliamentary agreement on purpose and goals.

• 1600

On several occasions, going back 15 years, the question of some sale of shares of Air Canada, either to the public or to its employees, has been raised at ministerial or governmental levels, but I am not aware that adequate explanations were ever given on governmental views other than a delaying response that the move might lead to political complications.

[Traduction]

d'introduire ce principe, je crois qu'il s'agit d'une modification considérable. Je crois que le Règlement de la Chambre est très précis à ce sujet et que ce genre d'amendement ne peut pas être proposé au Comité. Mais encore une fois il s'agit d'une opinion.

Le président: Je vous remercie beaucoup, monsieur McRae. En ce qui concerne les amendements proposés, ils ont tous été étudiés et sont recevables aux termes du règlement.

Monsieur le ministre.

M. Lang: J'aimerais apporter une précision à l'intention des membres du Comité qui n'ont pas assisté à toute la discussion. J'ai expliqué, et je ne me répéterai pas, que la substance de l'amendement est valable, mais que l'amendement est proposé au mauvais endroit. J'engage vraiment les membres du Comité à rejeter l'amendement proposé à l'article 6, bien qu'un amendement semblable ou quelque peu différent sera proposé en rapport avec l'article 7.

Le président: Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur le président, en réponse à M. McRae, je crois que nous cherchons en réalité à concilier les activités de notre compagnie aérienne nationale avec les politiques énoncées par le gouvernement en matière de transports. Nous tentons de définir d'une manière aussi précise que possible une mission et un mandat en ce qui concerne les activités d'Air Canada.

Si vous le permettez, monsieur le président, je pense que nous devrions nous référer à un document présenté par M. John R. Baldwin à la Commission canadienne des transports en janvier 1977. J'approuve plusieurs des observations formulées par M. Baldwin dans ce document et je suis persuadé que la plupart des personnes ici présentes connaissent très bien ce monsieur. Il s'est certainement signalé par son travail à Air Canada et au sein du gouvernement fédéral même. Je voudrais citer un passage de ce document, car je crois qu'il montre à quel point il est important de définir un mandat précis pour la société:

Le scénario d'Air Canada et du CN est encore incomplet. La politique des transports est définie dans un groupe de principes figurant dans la Loi nationale sur les transports et explicitée dans la déclaration du ministère de 1975. Il n'existe pas d'autres objectifs publics comparables qui aient été approuvés ni aucune définition du rôle de l'une ou l'autre de ces sociétés. Par conséquent, étant donné le pragmatisme qui a présidé à la naissance de chacune de ces sociétés, chaque parti politique les concevra d'une manière différente, à moins que l'on s'efforce d'en venir à un accord au gouvernement et au Parlement quant aux objectifs visés.

A plusieurs reprises au cours des dernières années, on a abordé au ministère ou au gouvernement la question d'une vente d'actions d'Air Canada au public ou aux employés de la société; je ne crois pas cependant que le gouvernement ait réussi à expliquer son point de vue, il a tout simplement éludé

[Text]

There is no clear public definition why it is important that they be publicly owned or what the government expects from each that is different from the private corporations. Greater responsiveness to government policies, willingness to act as a model corporation and the need for a governmental instrument are generalities that have been used but mean little unless defined more specifically in the complete context of goals.

Air Canada worried about this situation a few years ago and submitted for approval to its Minister a set of objectives. The company was told they were satisfactory but I would have been happier had they become a public document open for Parliamentary debate.

So, really, in some respects, Mr. Chairman, what we are trying to do is to respond to that call for a more specific mandate. While I appreciate the fact that the Minister has accepted the principle and the major thrust, we still have some feeling that it would have been much more appropriate in Clause 6, but we too want to move on with the bill, and I guess politics is the art of compromise. And perhaps with that, we probably will anticipate a defeat on this particular amendment, but we would like to vote upon it. As long as we can reintroduce an amendment which has been outlined by the Minister which would be acceptable to him, we would then move back to Clause 7.

The Chairman: Mr. Huntington.

Mr. Huntington: Mr. Chairman, I just have still one concern about the Minister's statement this morning on his objections to this amendment remaining in Clause 6(1). I have been thinking about it through lunch and I am wondering if he is not overstating the objection to its being in Clause 6(1). Would there not just be one legal opinion or test of that clause in 6(1) being required? I do not quite understand why it would have to be a repetitive thing for each issue that came up. Would it not be just one test that is required? Could you explain why not?

Mr. Lang: Because no one can identify the things which a corporation may do except by looking at the specific thing because each particular act or activity might or might not fit within its powers. So, in a general way, legal advice is required in regard to each activity, although obviously, if one activity is repeated and it is not a new one at all, there is likely to be little question. But really you can only give an opinion on the actual activity you are planning to undertake.

Mr. Huntington: Well, then, I have to accept your explanation because you are a professional in the field of law yourself and you have professional advice beside you.

Does the intent of this get weakened by moving it over into Clause 7? Does it render it impotent, so to speak? Does the full intent that we are seeking and debating for remain or is it lessened by moving it over into Clause 7?

[Translation]

la question en disant qu'une telle décision pourrait entraîner des complications d'ordre politique.

On n'a jamais vraiment expliqué pourquoi il est important que ces sociétés appartiennent à l'État ou ce que le gouvernement attend de chacune d'elles, par opposition à ce qu'il attend des sociétés privées. On a dit que les sociétés de la Couronne devaient répondre davantage aux politiques gouvernementales, qu'elles devaient servir de sociétés modèles et qu'il fallait un instrument gouvernemental; mais ceci ne veut pratiquement rien dire à condition de le préciser davantage dans une définition complète des objectifs visés.

Air Canada s'est inquiété de cette situation il y a quelques années et a soumis à l'approbation du ministre un ensemble d'objectifs. On a répondu à la société qu'ils étaient satisfaisants, mais j'aurais préféré que le document soit divulgué et puisse faire l'objet d'un débat au Parlement.

A certains égards, monsieur le président, nous tentons donc en réalité de définir ce mandat plus précis qui est demandé. Le ministre a bien accepté le principe et la substance de l'amendement, mais nous continuons de penser qu'il aurait été préférable d'apporter cet amendement à l'article 6; nous voulons cependant progresser dans l'étude du projet de loi nous aussi, et je suppose que la vie politique est faite de compromis. Nous pouvons prévoir que l'amendement sera rejeté, mais nous aimerions qu'il soit mis aux voix. À condition que nous puissions proposer un nouvel amendement jugé acceptable par le ministre, nous serions alors prêts à passer à l'article 7.

Le président: Monsieur Huntington.

M. Huntington: Monsieur le président, je me pose encore des questions sur les objections formulées ce matin par le ministre, qui ne veut pas que l'amendement continue d'être proposé à l'article 6(1). J'y ai songé pendant le déjeuner et je me demande s'il n'exagère pas son opposition à ce qu'il soit présenté à cet article. Est-ce qu'il ne suffirait pas d'un seul avis légal ou d'un seul test pour vérifier la nécessité de cette disposition prévue en 6(1)? Je ne comprends pas tout à fait pourquoi il faudrait recommencer dans chaque cas qui surviendrait. Ne suffirait-il pas d'un seul test? Pourriez-vous nous expliquer pourquoi ce n'est pas le cas?

M. Lang: C'est parce que personne ne peut préciser ce qu'une société peut faire, sauf en vérifiant dans chaque cas, car chaque activité particulière peut entrer ou non dans le cadre des pouvoirs de la société. De manière générale, il faut donc consulter un avocat au sujet de chaque activité, bien qu'évidemment si une activité quelconque est répétée, si elle n'est aucunement nouvelle, la question ne sera probablement pas difficile à résoudre. On ne peut cependant donner un avis que sur l'activité même qui est envisagée.

M. Huntington: Je dois donc accepter votre explication parce que vous êtes vous-même spécialiste dans le domaine du droit et que des avocats vous donnent leur avis.

L'amendement perdra-t-il de sa force s'il est proposé à l'article 7? Deviendra-t-il impuissant, pour ainsi dire? Est-ce que l'objectif que nous visons et dont nous avons discuté

[Texte]

Mr. Lang: I do not believe it is because it will be still a clear statement for the management and the board of the corporation to be guided by. It will be their defence if the government were to seek informally for them to do something which was contrary to that principle, and indeed they would have to defend themselves before Parliament and a Parliamentary committee in relation to their activities. So, it really arms management and the board with all they need to do what really essentially they would ordinarily want to do, which is to carry on according to their judgment in a commercial way.

• 1605

Mr. Huntington: If, Mr. Chairman, there is something lacking—and I probably can respect that you have agreement with this statement—in my understanding of what I would want if I were the manager or part of the management of an organization like Air Canada, I would want my principles clearly defined as to my activities. And if I were instructed or had pressures on me to move outside the matter of sound business principles and contemplation of a profit, I would want access to the Governor in Council, or to have Governor-in-Council statements outside of those principles on the record. I have no objection to the point Mr. McRae raises that Air Canada, being a Crown corporation, does have to provide services that go outside the intent of the amendment, but I think that should be a specific matter of record for management, so that they can build their incentive systems so necessary to an efficiently run airline and the efficient performance of employees. I will let it go at that, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Huntington. Are you ready for the question? Mr. McRae.

Mr. McRae: Before we have the question, I have an amendment to the amendment, which I would like to submit. I am still not satisfied that in this question we are dealing with the service principle. I have two amendments: this is the first one, the second is a deletion and the substitution of another word. I would like to read the amendment. I believe, as a member, I have the right to do this.

The Chairman: Mr. Loisel, on a point of order.

Mr. Loisel: I think Mr. McRae is presenting an amendment on Clause 7.

The Chairman: Mr. McRae, we are on Clause 6.

Mr. McRae: I am sorry, it is my mistake. I will give you notice at this point that I will have an amendment.

The Chairman: Thank you, Mr. Loisel.

Mr. Forrestall: That was my point.

Amendment negatived: yeas, seven; nays, eight.

Mr. Forrestall: That was not a tie.

Le président: Monsieur Roy.

M. Roy: Monsieur le président, j'aimerais proposer un amendement à l'article 6 du Bill C-17. Je vais utiliser la

[Traduction]

demeure ou perd de sa vigueur parce que nous allons proposer l'amendement à l'article 7?

M. Lang: Je ne le crois pas, car il énoncera toujours aussi clairement le principe qui gouvernera les activités de la direction et du conseil d'administration de la société. La société s'en servira comme moyen de défense si le gouvernement cherche officieusement à lui faire accomplir des activités allant à l'encontre de ce principe, et en fait, ces activités devraient être défendues devant le Parlement et devant un comité parlementaire. La direction et le conseil d'administration disposeraient donc en réalité de toutes les armes nécessaires pour accomplir toutes les activités courantes de la société, c'est-à-dire agir en fonction du bon sens en ce qui concerne les activités commerciales.

M. Huntington: Monsieur le président,—et vous allez sans doute approuver cette idée,—j'ai peut-être mal formulé ce que je voudrais faire si j'étais directeur ou membre de la direction d'une organisation comme Air Canada, mais je voudrais que soient clairement définis les principes devant gouverner mes activités. Et si l'on faisait des pressions sur moi ou si l'on me disait de ne plus me préoccuper des règles de saine gestion commerciale ou de la recherche du profit, je voudrais avoir accès au gouverneur en conseil ou, du moins, je voudrais que le gouverneur en conseil fasse connaître officiellement son avis. M. McRae dit qu'Air Canada, société de la Couronne, doit assurer certains services qui ne sont pas explicitement prévus en vertu de l'amendement, j'en conviens, mais je crois aussi que cet amendement devrait être porté officiellement à l'attention de l'administration qui pourra ensuite trouver les stimulants indispensables à l'efficacité de la société et de ses employés. Je m'en tiens à cela, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Huntington. Mettons la question aux voix? Monsieur McRae.

M. McRae: Avant cela, j'aimerais proposer une modification à l'amendement. Je ne crois toujours pas qu'il s'agisse du principe de service. J'ai deux modifications. Voilà la première; la deuxième porte sur la suppression d'un mot pour la remplacer par une autre. J'aimerais lire l'amendement. Je crois bien avoir le droit de faire cela en ma qualité de député.

Le président: Monsieur Loisel, un rappel au Règlement.

M. Loisel: Je crois que M. McRae présente un amendement à l'article 7.

Le président: Monsieur McRae, nous étudions l'article 6.

M. McRae: Désolé, je fais erreur. Je vous signale donc que j'ai un amendement à proposer plus tard.

Le président: Merci, monsieur Loisel.

M. Forrestall: C'était là où je voulais en venir.

L'amendement est rejeté: pour, 7; contre, 8.

M. Forrestall: Voilà qui est décidé.

The Chairman: Mr. Roy.

Mr. Roy: Mr. Chairman, I would like to move an amendment to Clause 6 of Bill C-17. The amendment has already

[Text]

version française de façon à ce que nous évitions les divergences entre le français et l'anglais. Vous pourrez peut-être le reprendre en anglais.

Je propose que la version française du Bill C-17 soit modifiée en y supprimant à la page 2, la ligne 22, qui est remplacée par ce qui suit:

L'exercice de ses attributions, des aéronefs, des

Mr. Roy: I move that the French version of Bill C-17 be amended by striking out line 22 on page 2 and substituting the following:

l'exercice de ses attributions, des aéronefs, des

Amendment agreed to.

Le président: Monsieur Roy.

M. Roy: Je propose, monsieur le président, que l'article 6 du Bill C-17 soit modifié

a) en y supprimant, à la page 2, la ligne 45 qui est remplacée par ce qui suit:

... à l'exercice de ses attributions;

b) en y supprimant à la page 3, la ligne 3 qui est remplacée par ce qui suit:

... gérants et employés de la société.

• 1610

Et nous ajoutons le paragraphe (g) sous réserve du paragraphe (4):

acquérir et détenir des actions de toute autre personne morale exerçant des attributions semblables ou accessoires aux siennes ainsi que les vendre ou autrement en disposer;

... le sous paragraphe (h):

de placer et gérer ces derniers qui ne sont immédiatement requis de la manière qui peut être déterminée par le conseil;

et, nouveau paragraphe (i):

faire tout ce qui est nécessaire ou accessoire à l'exercice de ces attributions;

The Chairman: Mr. Roy has moved:

That Bill C-17 be amended

(a) by striking out line 44 on page 2 and substituting the following:

"conducting its business;"

(b) by striking out line 47 on page 2 and substituting the following:

"officers and employees of the Corporation;

(g) subject to subsection (4), acquire and hold shares or debt obligations of any other body corporate carrying on activities similar or incidental to those of the Corporation and sell or otherwise deal with such shares or debt obligations;

[Translation]

been circulated. I will use the French version to avoid the differences between the French and English. Perhaps you might read it in English after.

I move that the French version of Bill C-17 be amended by striking out line 22 on page 2 and substituting the following:

l'exercice de ses attributions, des aéronefs, des

M. Roy: Je propose que la version française du bill C-17 soit modifiée par la suppression à la page 2, de la ligne 22, et l'insertion de ce qui suit:

L'exercice de ses attributions, des aéronefs, des

L'amendement est adopté.

The Chairman: Mr. Roy.

Mr. Roy: Mr. Chairman, I move that Clause 6 of Bill C-17 be amended

(a) by striking out line 44 on page 2 and substituting the following:

"conducting its business;"

(b) by striking out line 47 on page 2 and substituting the following:

"officers and employees of the corporation;

And by adding paragraph (g) subject to subsection (4):

acquire and hold shares or debt obligations of any other body corporate carrying on activities similar or incidental to those of the corporation and sell or otherwise deal with such shares or debt obligations;

... paragraph (h):

invest and deal with the moneys of the corporation not immediately required in such manner as may be determined by the Board;

and, new paragraph (i):

do such other things as are necessary or incidental to the carrying out of its activities; and

Le président: M. Roy a proposé:

Que le Bill C-17 soit modifié

a) par la suppression, à la page 2, de la ligne 45, et l'insertion de ce qui suit:

«à l'exercice de ses attributions;»

b) par la suppression, à la page 3, de la ligne 3, et l'insertion de ce qui suit:

«gérants et employés de la société;

g) sous réserve du paragraphe (4), acquérir et détenir des actions ou des titres de créance de toute autre personne morale exerçant des attributions semblables ou accessoires aux siennes, ainsi que les vendre ou autrement en disposer;

[Texte]

(h) invest and deal with the moneys of the Corporation not immediately required in such manner as may be determined by the Board; and

(i) do such other things as are necessary or incidental to the carrying out of its activities.”; and

Shall the amendment carry?

Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: This is, Mr. Chairman, such a substantial amendment that I can only conclude that it is brought forward because in the printing of the bill or something somebody overlooked doing it. I hesitate to get into any prolonged discussion with respect to it rather than to ask the Minister whether or not he contemplates the use of the authority under this amendment. I am asking the Minister, Mr. Chairman, whether or not this is the proposed section he would use to acquire Canadian Pacific Air's foreign operations in terms of or in the event of a merger of the operations outside of Canada of the national carrier and that of CP Air.

Mr. Lang: There are some particular holding positions which they could acquire under this. I would say, generally speaking, that this was to make clear that some rather ordinary operational moves could go forward without having to resort again to subclause (2) of this clause. In several cases, as in paragraph (h), there was indeed some view that it could have followed already from the clause that was there but this elaborated upon it.

Mr. Forrestall: The catch-all area to let the corporation move quickly when it has to move without having to have recourse to . . .

Mr. Lang: Yes, but not in massively important ways, which are clearly contained in subclause (4) as requiring Governor in Council approval.

Mr. Forrestall: You have not by any chance given them prior approval to buy CP Air's external operations if they ever come across the opportunity?

Mr. Lang: Not at this point.

Mr. Forrestall: Is that something you would be prepared to do in the future?

Mr. Lang: I would not want to close any doors.

Mr. Forrestall: That is a good answer.

Mr. Mazankowski: It opens several.

Mr. Forrestall: There are no questions, but I understood.

The Chairman: Thank you, Mr. Forrestall.

I might just advise the members . . . M. Roy, tel qu'on le lit, représente deux amendements. Et la question va porter sur les deux amendements.

The Chairman: The first two amendments: The first one is that Bill C-17 be amended by striking out line 44 on page 2 and substituting the following

conducting its business

Amendment agreed to.

[Traduction]

h) de placer et gérer ces deniers qui ne sont pas immédiatement requis, de la manière qui peut être déterminée par le conseil; et

i) faire tout ce qui est nécessaire ou accessoire à l'exercice de ses attributions.»

L'amendement est-il adopté?

Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Monsieur le président, cet amendement est si important que je dois en conclure qu'on l'a proposé parce qu'il y a eu erreur d'impression du bill ou que quelqu'un a oublié quelque chose lors de la rédaction. Je ne veux pas entamer de débat prolongé à ce propos, mais je veux tout simplement demander au ministre s'il veut se prévaloir ou non de l'autorité qui lui reviendrait en vertu de cet amendement. Monsieur le président, le ministre se servirait-il de ce qui est proposé dans cet amendement pour ajouter les affaires de Canadian Pacific Air à l'étranger si jamais il y avait fusion, en ce qui concerne les opérations à l'extérieur du Canada, entre Air Canada et CP Air.

M. Lang: Oui, le transporteur national pourrait se prévaloir de cela pour acheter certaines choses. En général, il s'agit tout simplement de rendre très clair ici que la société peut faire certaines choses sans avoir à recourir aux dispositions du paragraphe 2 de cet article. Dans plusieurs cas, comme dans l'alinéa h), on croyait que c'était déjà acquis grâce à la façon dont l'article est rédigé actuellement, mais on voulait tout simplement ajouter des précisions.

M. Forrestall: Donc, en vertu de l'alinéa j), la société pourrait agir très vite s'il le fallait . . .

M. Lang: Oui, mais pas pour des choses importantes, qui doivent être approuvées par le gouverneur en conseil comme c'est prévu au paragraphe 4.

M. Forrestall: Pur hasard, vous n'auriez pas déjà donné à la société la permission d'acheter les intérêts qu'a CP Air à l'étranger si jamais l'occasion se présentait?

M. Lang: Pas encore.

M. Forrestall: Seriez-vous prêt à le faire?

M. Lang: Je ne veux fermer aucune porte.

M. Forrestall: Bonne réponse.

M. Mazankowski: Elle en ouvre même plusieurs.

M. Forrestall: J'ai bien compris, je n'ai pas de question.

Le président: Merci, monsieur Forrestall.

J'aimerais tout simplement signaler aux députés . . . Mr. Roy has just read two amendments. The question will be put on both amendments.

Le président: Les deux premiers amendements: le premier porte que le Bill C-17 soit modifié en supprimant la ligne 45, à la page 2, et en la remplaçant par ce qui suit:

à l'exercice de ces attributions

L'amendement est adopté.

[Text]

The Chairman: The second amendment is that Bill C-17 be amended by striking out line 47 on page 2 and substituting the following—Will I dispense? It has been read into the record.

Some hon. Members: Dispense.

Amendment agreed to.

The Chairman: Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: I move that Clause 6(1)(b) of Bill C-17 on page 2 be amended by adding thereto on line 25 immediately after the word "vehicles" the following:

necessarily or incidental to movements by air freight into or within Canada and in compliance with highway transport regulations in each province.

The Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, the purpose of this amendment is to limit the operations of Air Canada in the inter-city for-hire trucking industry to those operations which are necessary and incidental to its over-all operation of air freight, and specifically, air freight. To some extent the airline has been involved in trucking, either directly or indirectly, through the utilization of CN, but there is no provision in the bill for restricting the operations of Air Canada to engage in a very large and prominent fashion in the inter-city for-hire trucking industry.

We note that there has been a substantial involvement of CN in the operations of not only inter-city trucking but interprovincial and intraprovincial trucking. The Minister has indicated that any attempt by Air Canada to broaden its scope into the field of inter- or intraprovincial trucking would have to comply with the provincial motoring regulations. That may be true, but if the Corporation does get approval from the Governor in Council, this in itself becomes quite a lever on the provincial authorities in determining whether the company should be granted a licence to carry on this sort of enterprise. I think it is fair to say that there is a growing amount of competition now between Air Canada and the for-hire trucking industry. The trucking industry, as I said earlier this morning, has distinguished itself in an exemplary fashion in providing good service at reasonable costs in spite of a number of obstacles, and in spite of the absence of any over-all national set of provincial regulations, as it extends the length and the breadth of this country.

The other matter of significance is that the trucking industry is, by and large, in the hands of the private sector and primarily smaller entrepreneurs, and it is something that should be preserved. I think the issue here ties in quite closely with the question of the profit motive. A matter that concerns us is the thought of Air Canada engaging in a trucking industry, in competition to smaller firms, as Air Canada would have a rather unfair advantage in terms of competing with such firms. It is a huge enterprise, there is a greater tendency to move towards the intermodal operations. We would probably expect a great amount of rationalization in the transportation industry. Because of rising fuel costs and other increased costs, we could see a shift in the utilization of modes.

[Translation]

Le président: Le deuxième amendement porte que le Bill C-17 soit modifié en supprimant, la ligne 3 à la page 3, et en la remplaçant par ce qui suit . . . Suis-je dispensé de la lecture? On l'a déjà lu.

Des voix: Dispensé.

L'amendement est adopté.

Le président: Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Je propose que l'article 6(1) (b) du Bill C-17, à la page 2, soit modifié en ajoutant à la ligne 24, immédiatement après le mot «surface» ce qui suit:

Dans la mesure nécessaire au transport aérien du fret à l'intérieur ou à l'extérieur du Canada et conformément aux règlements de transport routier dans chaque province.

Le président: Merci, monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur le président, le but de cet amendement est d'imposer des limites aux opérations d'Air Canada en matière de camions à louer dans le transport interurbain aux activités nécessaires au transport aérien des marchandises. La société, de façon directe ou indirecte, s'est occupée de camionnage jusqu'à un certain point par le biais du CN, mais il n'y a rien dans le projet de loi qui interdise à Air Canada de s'engager massivement dans le camionnage interurbain.

Nous savons que le CN s'occupe beaucoup non seulement de camionnage interurbain, mais aussi le camionnage partout à l'intérieur des provinces et entre les provinces. Le ministre a déjà dit que si Air Canada voulait s'occuper de camionnage interprovincial ou à l'échelle provinciale, que la société, dis-je, devrait se plier aux règlements provinciaux en matière de transport routier. C'est peut-être vrai, mais si la société obtient la permission du gouverneur en conseil, cela pèse énormément dans la balance quand vient le moment pour les provinces d'accorder un permis à la société pour ce genre d'entreprise. Il est juste de dire, me semble-t-il, qu'Air Canada est déjà un concurrent de l'industrie du camionnage. L'industrie du camionnage, comme je l'ai dit plus tôt ce matin, a donné un exemple frappant de bon service à des prix raisonnables en dépit de nombreux obstacles et malgré l'absence de règlements provinciaux uniformes à travers tout le pays et ce service est assuré partout au Canada.

Plus important encore, c'est que l'industrie du camionnage, en général, est aux mains du secteur privé et est composée surtout de petites entreprises et c'est une situation que nous devrions protéger. Je crois que la recherche du profit est une question fondamentale en ce qui concerne cet amendement. Ce qui nous inquiète un peu c'est qu'Air Canada entre dans l'industrie du camionnage et fasse concurrence à de petites entreprises, puisqu'elle aurait un avantage injuste sur de telles sociétés. Cette entreprise est immense, et il y a une tendance assez forte vers l'exploitation de plusieurs modes de transport à la fois. Il devrait y avoir une meilleure rationalisation de l'industrie du transport. Étant donné la hausse des coûts du pétrole et d'autres augmentations, il pourrait y avoir un changement dans l'utilisation des moyens de transport.

[Texte]

• 1620

With the board structure and the broad capacity in activity that is granted to Air Canada under the provisions of this bill. I concur with the concern of the truckers inasmuch as they would like to see some restriction placed upon the prospect of Air Canada engaging actively in for-hire trucking business in direct competition to the industry that is now in place. While the Minister seems to give us the assurance that such would not be the case, it would seem to me that, if it is not intended that this be the case, that should certainly be an argument for accepting of the amendment which I propose.

The Chairman: Thank you Mr. Mazankowski. Mr. Lang.

Mr. Lang: Mr. Chairman, in addition to the possibility of wanting to move baggage, which might not be air freight, I think the very argument that Air Canada would have to be before the provincial boards is really adequate for dealing with the question of whether what would ensue would be fair or unfair to any other activity. The clause here is designed for business that is necessary or incidental to the operation of the corporation's business: those words are already there. To impose a new limitation of some requirement of compliance with the highway transport regulations in each province may be seen as adding something that is not now there. The competitors of Air Canada do not have limitations of this sort upon their activities, they can move into associated fields when it is incidental to their business, related to their business. We are broadly trying to leave Air Canada as much in parallel with their competitors as possible, taking away some of their privileges in other sections, and here therefore leaving them with powers.

I really believe that, without the amendment, the situation is as it should be, with the provincial boards fully in control of the question of whether or not there would be very improper kind of competition by the activity which Air Canada might be getting into.

Mr. Mazankowski: Well, Mr. Chairman, Mr. Lang, that is not precisely true. There are certainly limitations placed upon the other transcontinental air carrier, if you can call it that. Air Canada certainly has by stated government policy an advantage in that regard. In its major operation, that being the conduct of the business of an air carrier, it has some built-in advantages. I think this strengthens the argument and the concern of the truckers, inasmuch as it has a competitive edge in terms of its major business enterprise. That is all the more reason why there should be some firm assurance that they will not engage in other activities to the detriment of, or to distort the competitive climate that exists in the trucking sector.

• 1625

Amendment negated: yeas, 6; nays, 9.

Le président: Monsieur Roy.

M. Roy: Monsieur le président, nous sommes toujours à l'article 6 du bill, le paragraphe 6(2) de la version française est

[Traduction]

Étant donné l'étendue de la structure et du champ d'action accordé à Air Canada en vertu des dispositions de ce projet de loi, je comprends l'inquiétude des camionneurs dans la mesure où ils voudraient que des restrictions soient imposées aux activités de camionnage d'Air Canada en concurrence directe avec l'industrie actuelle. Bien que le ministre semble nous assurer que tel ne sera pas le cas, il me semble que dans de telles circonstances on devrait accepter l'amendement que je propose.

Le président: Je vous remercie, monsieur Mazankowski. Monsieur Lang.

M. Lang: Monsieur le président, outre la possibilité du transport des bagages, qui n'entre pas nécessairement dans la catégorie du fret aérien, j'estime qu'en obligeant Air Canada à s'adresser aux conseils provinciaux, suffit à régler la question de savoir si les mesures qui suivront seront justes ou injustes envers d'autres activités. Cet article a pour but de réglementer les transactions nécessaires à l'exercice des activités de la société: ces mots sont déjà dans le projet de loi. Si l'on imposait une nouvelle limite obligeant la société à se conformer aux règlements de transport routier de chaque province, on ajouterait quelque chose qui n'est pas présentement dans la loi. Les activités des concurrents d'Air Canada ne sont pas limitées de la sorte. Ceux-ci peuvent s'occuper d'activités connexes qui sont reliées à leurs entreprises. Nous essayons le plus possible de laisser Air Canada dans une position parallèle à ses concurrents, lui enlevant certains des privilèges dans d'autres articles mais lui laissant certains pouvoirs.

Sans cet amendement, la situation demeure telle qu'elle devrait être. Les conseils provinciaux sont ainsi en mesure de voir si les activités d'Air Canada risquent de donner lieu à une concurrence indue.

M. Mazankowski: Monsieur le président, ce n'est pas tout à fait vrai. Certaines limites sont imposées à d'autres sociétés de transport aérien transcontinentales, si l'on peut les appeler ainsi. Air Canada jouit d'un avantage à cet égard, grâce à la politique gouvernementale. Son exploitation principale, c'est-à-dire le transport aérien, comporte certains avantages. Cela renforce le raisonnement et l'inquiétude des camionneurs dans la mesure où la société a un avantage concurrentielle dans le cadre de son entreprise commerciale majeure. C'est encore là une autre raison pour laquelle on devrait assurer qu'Air Canada ne se livrera pas à d'autres activités au détriment de la structure concurrentielle qui existe dans le secteur du camionnage.

L'amendement est rejeté par 9 voix contre 6.

The Chairman: Mr. Roy.

Mr. Roy: Mr. Chairman, we are still on Clause 6 of the bill, and I move that the French version of Bill C-17 be amended

[Text]

modifié en remplaçant à la page 3, les lignes 4 à 6 par ce qui suit:

«(2) Le gouverneur en conseil peut, par décret, autoriser la société à exercer d'autres attributions que celles autorisées par la présente»

Amendment agreed to.

Mr. Huntington: I would like to make a motion concerning Clause 6.(2) on page 3, if I may at this time.

I move that the bill be amended in Clause 6 at page 3 by removing lines 1, 2, 3 and 4 inclusive. I make this motion in that the amendment of my colleague, Mr. Mazankowski, was not included with Clause 6.(1). The powers given under Clause 6 are very broad and I consider the powers contained in 6.(2) unnecessary.

The Chairman: Could we have the motion, please, Mr. Huntington?

Mr. Huntington: In writing?

Mr. Loiselle: What is the purpose of this?

Mr. Huntington: The powers are quite broad in here and the other amendments that we submitted was not . . .

Mr. Mazankowski: They want the power in the hands of the Minister.

Mr. Lang: Or safely in the hands of the Governor in Council.

Mr. Mazankowski: It was is a one-man show in Transport. It is a two-man show now.

The Chairman: Order please. Mr. Huntington, in this amendment by "removing" you mean "deleting".

Mr. Huntington: Delete, yes.

The Chairman: Okay.

The amendment is in order: that the bill be amended in Clause 6 at page 3 by deleting lines 1, 2, 3, and 4 inclusive.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I would like to ask the Minister if he could perhaps give the Committee his interpretation of the impact of this clause when it is meshed with Clause 3 of the National Transportation Act, Bill C-33, particularly the provision which outlines the objectives for . . .

• 1630

The Chairman: Order. Mr. Mazankowski, I am sorry to interrupt you but I feel that we should. Since Clause 6.(2) has been dealt with and we are now in (3), we would have to get consent from the Committee to revert back to (2). Is that agreeable?

Mr. Mazankowski: I am sorry, Mr. Chairman, I am dealing with Subclause (2) of Clause 6. I was quoting from Section 3 of the National Transportation Act as it applies to the application of this particular provision.

The Chairman: I am sorry. That is all right. Mr. Mazankowski.

[Translation]

by striking out lines 4 to 6 on page 3 and substituting the following:

(2) Le gouverneur en conseil peut, par décret, autoriser la société à exercer d'autres attributions que celles autorisées par la présente

L'amendement est adopté.

M. Huntington: J'aimerais proposer un amendement au paragraphe (2) de l'article 6 à la page 3, si je le puis.

Je propose que l'article 6 du bill soit modifié à la page 3 en rayant les lignes 4, 5, 6 et 7 inclusivement. Je propose cet amendement parce que l'amendement de mon collègue, M. Mazankowski, n'a pas servi à modifier le paragraphe (1) de l'article 6. Les pouvoirs conférés en vertu de l'article 6 sont très larges et je crois que les pouvoirs conférés par le paragraphe (2) de l'article 6 sont superflus.

Le président: Pourriez-vous nous donner cette motion, s'il vous plaît, monsieur Huntington?

M. Huntington: Par écrit?

M. Loiselle: Quel est le but de cet amendement?

M. Huntington: Les pouvoirs sont déjà assez vastes et les autres amendements que nous avons proposés n'étaient pas . . .

M. Mazankowski: Ils veulent conférer plus de pouvoirs au ministre.

M. Lang: Ou au gouverneur en conseil.

M. Mazankowski: Il n'y avait qu'un chef aux Transports. Il y en aura deux maintenant.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Monsieur Huntington, dans l'amendement en disant «rayez» vous voulez dire «supprimer».

M. Huntington: Supprimer, oui.

Le président: D'accord.

L'amendement est recevable: que l'article 6 du bill soit modifié, à la page 3, en y supprimant les lignes 4, 5, 6 et 7 inclusivement.

M. Mazankowski: Monsieur le président, peut-être le ministre pourrait-il dire au comité quels pouvoirs ce paragraphe donnerait si l'on y recourait en même temps qu'à l'article 3 du bill C-33, Loi nationale sur les transports, surtout en ce qui a trait aux dispositions qui fixent le cadre des objectifs pour . . .

Le président: A l'ordre. Monsieur Mazankowski, je suis désolé de vous interrompre, mais il le faut. Puisque l'on a déjà examiné l'article 6(2) et que nous sommes maintenant à l'alinéa (3), il faudrait avoir le consentement du Comité pour revenir à l'alinéa (2). Êtes-vous d'accord?

M. Mazankowski: Je suis désolé, monsieur le président, mais j'en suis toujours à l'alinéa (2) de l'article 6. J'ai cité l'article 3 de la Loi nationale sur les transports tel qu'il s'applique à cette disposition particulière.

Le président: Je m'excuse. Continuez, monsieur Mazankowski.

[Texte]

Mr. Mazankowski: Mr. Minister, under the stated principles in Section 3 of the National Transportation Act which states:

It is further declared that the achievement of the objective of the transportation policy for Canada requires the integration of services employing the most appropriate modes for each service and that it is the responsibility of government to attend to the provisions of the transportation system.

When you couple that principle with the powers that are granted the Governor in Council under Subclause (2), it seems to me that you could really provide the power there to involve inter-modal integration, for example, to the extent that you could very well put the squeeze on the trucking industry very easily. When you combine that power there with other stated objectives it seems to me that the Governor in Council could almost find itself in a position of dictating what type of freight will move on any given mode and probably at what price.

I think when you look at the very broadest interpretation of this bill and Bill C-33 which will some day in all probability become law, I wonder again, as I asked earlier this morning, just why that power is needed in Subclause (2). The Minister himself had stated he doubted whether it would be used very often—only in very extraordinary circumstances. It seems to me that if it is going to be used in extraordinary circumstances, perhaps that is a good reason for any extended capacity above and beyond those which are outlined in Clause 6, Subclause (1); it is a good argument for parliamentary approval it seems to me.

I think in this particular piece of legislation, as in others that we have seen, we seem to be granting the Governor in Council extraordinary power and authority without reference to Parliament. As you know, the orders in council are very rarely seen and very rarely dealt with by Parliament and very rarely dealt with in any public fashion. So I am wondering why it is needed at this particular time and particularly in light of the fact that you have another fairly broad, powerful section in Clause 8.

Mr. Lang: Mr. Chairman, the decision that we took was really to retain limitation in Clause 6.(1) on the powers of Air Canada. We could very well in some logic have simply declared as with the general Canada Corporations Act that the corporation has the powers of a natural person, period. After all, what would be so terribly wrong with that since anything you might imagine this corporation could do, other huge Canadian or international corporations through their subsidiaries may be able to do as well. So it is hard to make a case why you have to be too afraid of the limitation, but conscious of the fact that as long as this is a Crown corporation and Parliament would have some concern about the extent of its activities, it seemed appropriate to give some limitation, mark out some area within which it will operate, and that is then done in Clause 6. (1).

[Traduction]

M. Mazankowski: Monsieur le ministre, en vertu des principes exposés à l'article 3 de la Loi nationale sur les transports qui stipule:

Il est en outre déclaré que pour atteindre l'objectif de la politique des transports du Canada il est nécessaire d'intégrer les services et d'employer les modes de transport qui se prêtent le mieux à chaque service et c'est au gouvernement qu'il incombe d'appliquer les dispositions du système de transport.

En combinant ce principe aux pouvoirs conférés au gouverneur en conseil en vertu de l'alinéa (2), il me semble qu'on pourrait prévoir les pouvoirs permettant l'intégration des divers modes de transport dans la mesure où l'on pourrait très facilement exercer des pressions sur l'industrie du camionnage. En combinant ce pouvoir et d'autres objectifs déclarés, le gouverneur en conseil pourrait apparemment être en mesure de dicter quel genre de marchandises sera transporté par quel mode de transport et à quel prix.

Étant donné la très large interprétation de ce bill et du Bill C-33 qui un jour prendront probablement force de loi, je me demande, comme je l'ai dit ce matin, pourquoi ce pouvoir est nécessaire à l'alinéa (2). Le ministre lui-même a indiqué qu'il ne pensait pas qu'on y aurait recours très souvent... seulement dans des circonstances extraordinaires. Il me semble que si l'on s'en sert dans des circonstances extraordinaires, il serait peut-être bon alors d'étendre les pouvoirs au-delà de ceux qui sont décrits à l'alinéa (1) de l'article 6; il me semble que cela justifierait l'approbation du Parlement.

Cette loi, tout comme d'autres que nous avons examinées, semble investir le gouverneur en conseil de pouvoirs extraordinaires sans référence au Parlement. Comme vous le savez, le Parlement s'occupe très rarement des décrets du conseil qui ne sont guère souvent examinés publiquement. Je me demande donc pourquoi cet article est nécessaire à ce moment-ci, étant donné surtout les grands pouvoirs conférés en vertu de l'article 8.

M. Lang: Monsieur le président, nous avons décidé de conserver les limites à l'article 6(1) quant aux pouvoirs d'Air Canada. Nous aurions très bien pu déclarer tout simplement comme on l'a fait en vertu de la Loi sur les corporations canadiennes, que la société jouit des pouvoirs d'une personne physique, point c'est tout. Je ne vois pas quelle difficulté cela poserait puisque tout ce que cette société peut faire, d'autres grandes sociétés canadiennes ou filiales de sociétés internationales peuvent le faire également. Il est donc difficile d'expliquer pourquoi vous craignez les limites, mais puisqu'aussi longtemps que cette entreprise sera une société de la Couronne et que le Parlement s'inquiétera de l'étendue de ses activités, il semble convenable de lui imposer des restrictions, et de délimiter son champ d'action, ce que fait l'article 6(1).

[Text]

• 1635

However, having done that, there is nervousness about things which may arise which are truly subsidiary in the modern age, a year or two from now, and which it should be able to smoothly move into doing but which may not be included in the words of the moment. I am thinking for instance of words like "computer and teleprocessing" would not have been included in this list when we were doing the bill the last time we were around it so that there would have to special provision and a pause and a delay in moving forward by the corporation while that happened even though what was being done was really incidental to its business.

So we have here the basic strictures in Clause 6.(1) but the desire to be able to get over legal and technical limitations that can arise out of those words, and in order that it be plain and obvious and open that it is being done so that it can be a subject of public and Parliamentary comment, we go through the process of having to have the Governor in Council actually authorize it. Clearly it is meant to be exceptional but just as clearly I think it is important to have that additional potential authorization or activity by the corporation.

Mr. Mazankowski: But, Mr. Chairman, when you have the power to direct the employment of the most appropriate modes for each service and then you have the power under Clause 6(2) to direct Air Canada to engage in any other "activities not otherwise authorized by this Act", it is a tremendous amount of power and it is no wonder the truckers have some unease about it.

Mr. Lang: But you would have to find it in Clause 6(1) for it to be possible under the act.

Mr. Mazankowski: You have to find . . .

Mr. Lang: No. I am sorry. I was thinking you were relying on that section from the National Transportation Act, but that would not add anything, you would still have to find it within the act. This, it is true, Clause 6(2) would allow for other things to be engaged upon. Quite right.

The Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski. On the amendment moved by Mr. Huntington, all those in favour of the amendment? All those against.

Amendment negated.

Le président: Monsieur Roy.

Mr. Roy: Merci, monsieur le président. J'aimerais proposer que le paragraphe 6(3) du Bill C-17 soit modifié en supprimant, à la page 3, les lignes 10 et 11 et en les remplaçant par ce qui suit:

capacité, les droits, pouvoirs et privilèges d'une personne physique.

Le président: Monsieur Roy, excusez-moi un instant. Je ne l'ai pas en ce moment.

Mr. Forrestall: Could I just ask one quick question?

The Chairman: Moved by Mr. Roy that Bill C-17 be amended by striking out line 8 on page 3 and substituting the following:

[Translation]

Cependant, cela fait, il y a toujours une certaine nervosité concernant ce qui pourrait se passer, nervosité imputable à notre ère moderne de par laquelle on devrait pouvoir facilement s'intégrer, mais qui pourrait présenter certains problèmes à cause du vocabulaire. En effet, la dernière fois que nous avons étudié pareil projet de loi, il n'était pas question «d'ordinateur et télécommunication» ce qui veut dire qu'il aurait dû y avoir une disposition spéciale, une pause, un retard pendant que la société réajustait son tir, même si les changements ne touchaient que des domaines connexes à ces activités principales.

Donc, nous avons les dispositions principales au paragraphe (1) de l'article 6, et nous voulons aussi pouvoir nous libérer, le cas échéant, du sens des mots et pour que cela puisse se faire au vu et au su de tous, que cela puisse faire l'objet de débats publics au Parlement, nous faisons autoriser ce genre de chose par le gouverneur en conseil. C'est clair, cela ne doit pas servir de mesures d'exception, mais je crois qu'il est très important d'accorder ce pouvoir éventuel ou cet élargissement éventuel des pouvoirs de la société.

M. Mazankowski: Mais, monsieur le président, quand vous avez le pouvoir d'employer les méthodes les plus appropriées pour chaque service et qu'en plus de cela, en vertu du paragraphe (2) de l'article 6, on a le pouvoir d'autoriser Air Canada à exercer d'autres «pouvoirs que ceux autorisés par la présente loi», voilà un pouvoir énorme et ce n'est pas étonnant que les camionneurs expriment certaines craintes.

M. Lang: Mais le paragraphe (1) de l'article 6 devrait vous y autoriser pour que ce soit possible en vertu de la loi.

M. Mazankowski: Vous devez trouver . . .

M. Lang: Non. Désolé. Je croyais que vous parliez toujours de la Loi nationale sur les transports, mais cela n'ajouterait rien, vous auriez toujours à vous reporter à cette loi-ci. Évidemment, le paragraphe (2) de l'article 6 permet d'exercer d'autres activités. Vous avez raison.

Le président: Merci, monsieur Mazankowski. Concernant l'amendement proposé par M. Huntington, tous ceux qui sont en faveur de l'amendement? Contre?

L'amendement est rejeté.

The Chairman: Mr. Roy.

Mr. Roy: Thank you, Mr. Chairman. I move that subclause 6(3) of Bill C-17 be amended by striking out line 8 on page 3 and substituting the following:

. . . powers and privileges of (a)

The Chairman: Mr. Roy, excuse me for a moment, I do not have it right now.

M. Forrestall: Pourrais-je poser une petite question?

Le président: M. Roy propose que le Bill C-17 soit modifié en supprimant, à la page 3, les lignes 10 et 11 et en les remplaçant par ce qui suit:

[Texte]

powers and privileges of (a).

Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, in the interpretation clause which is Clause 2, "Corporation" as defined means Air Canada and is continued under Clause 3. Clause 3 says,

The corporation known as "Air Canada" incorporated by the *Air Canada Act*, chapter A-11 of the Revised Statutes of Canada, 1970 is hereby continued.

I apologize for not having that at hand but I wonder for the purposes of this amendment to this particular clause if the minister would be kind enough to tell me—I understand the intent of the clause and the intent of the amendment; it is not that—who is the natural person in the corporation? Is it the Chief Executive Officer or the Chairman of the Board or the board members collectively or who goes to jail if you get caught for gambling between here and the Barbados? I like bingo.

• 1640

Mr. Lang: That would depend on the general corporation law and the question of what in fact had been done. This reference to the natural person simply means that such various ancillary things as anyone could ordinarily do in carrying on a business can be done by Air Canada management and the board in connection with those things it can do under Subclause (1) or (2). Now the amendment is really to bring this paragraph, which is a traditional corporations law paragraph, into exact line with the corporations act, the Business Corporations Act.

Mr. Forrestall: I am aware of that, Mr. Minister. It was not that; I did not want to get into a discussion about that, but elsewhere in the bill you provide for the exemption from certain statutes dealing with corporate business law in Canada, for the corporation, to exempt it from those provisions, and for this purpose, for clarification, anybody wanting to examine the historical documents surrounding this event so that they would have for their edification your awareness or your associates' awareness of just who in fact is the individual, is it the Executive Officer, Taylor, or is it the Chairman of the Board?

Mr. Lang: It is neither.

Mr. Forrestall: It is most and all, severally and collectively? I do not think it is.

Mr. Lang: It is severally and collectively, depending upon what under the general structure of the act each of them can do. Each of them then has the power to do such things as a natural person would be able to do in relation to those things they are doing.

Mr. Forrestall: Yes, but the act gives authority to exempt themselves from the ordinary laws of Canada, corporate laws and business laws of Canada.

Mr. Lang: Not in regard to their ordinary business.

Mr. Forrestall: We may have to move another amendment, then; either that or I have read it too quickly and too casually.

[Traduction]

Capacité les droits, pouvoirs et privilèges d'une personne physique.

Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Monsieur le président, à l'article (2), interprétation, du bill, «société» désigne la corporation Air Canada maintenue en existence en vertu de l'article 3. L'article 3 se lit:

La présente loi maintient en existence la corporation connue sous le nom d'Air Canada et constituée par la Loi constituant Air Canada, chapitre A-11 des Statuts révisés du Canada de 1970.

Je suis désolé de ne pas l'avoir sous la main, mais en ce qui concerne l'amendement proposé pour cet article, je me demande si le ministre pourrait me dire, je comprends quelle est l'intention de l'article et de l'amendement, ce n'est pas cela, mais qui est la personne physique dans cette société? Est-ce le président directeur général, le président du conseil, les administrateurs qui font partie du conseil, enfin qui va en prison si l'on prend quelqu'un à jouer entre Ottawa et les Barbades. Moi, j'aime bien le bingo.

M. Lang: Cela dépendrait de la loi sur les sociétés et de ce qui a été effectivement fait. Cette allusion à la personne physique signifie simplement que les diverses choses auxiliaires que quiconque ferait ordinairement en transigeant des affaires peuvent être faites par la direction d'Air Canada et le conseil relativement à ce que prévoit l'alinéa (1) ou (2). L'amendement vise à relier ce paragraphe, qui est tiré de loi traditionnelle sur les sociétés, à la Loi sur les sociétés, la Loi sur les sociétés commerciales.

M. Forrestall: Je sais cela, monsieur le ministre. Ce n'est pas cela que je ne voulais pas discuter, mais ailleurs dans le bill vous accordez des exemptions de certains statuts portant sur la Loi des sociétés commerciales du Canada, pour l'exempter de ces dispositions, et dans ce but, aux fins d'éclaircissement, quiconque voudrait étudier les documents historiques entourant cet événement pourrait bénéficier de votre compréhension ou de celle de vos associés, à savoir qui est cette personne au juste, est-ce le directeur général, Taylor, ou est-ce le président du conseil?

M. Lang: Ni l'un ni l'autre.

M. Forrestall: Est-ce la plupart et tous, solidairement et collectivement? Je ne pense pas.

M. Lang: Séparément et collectivement selon le rôle de chacun aux termes de la loi. Dans leurs activités chacun peut faire les choses qu'une personne physique pourrait faire.

M. Forrestall: Oui, mais la loi leur accorde l'autorité de s'exempter des lois ordinaires du Canada, des lois sur les sociétés et des lois commerciales du Canada.

M. Lang: Pas en ce qui touche leurs affaires ordinaires.

M. Forrestall: Alors nous devons peut-être proposer un autre amendement. Ou bien je l'ai lu trop rapidement sans y

[Text]

I can understand why that authority or that power should be there but if there is nothing sinister about this, then perhaps we could get on with it, but there is something about it that I do not fully understand or appreciate in the context of other clauses of the bill and in the context of my understanding of normal corporate requirements, both federally and provincially. However, it has nothing to do with whether we accept—it really in fact has nothing to do with the amendment; it has rather to do with the substance of the subclause. To that degree you could probably rule that I am out of order. On the other hand, I still have some uncertainty as to who the natural person is.

The Chairman: Thank you, Mr. Forrestall. Mr. Friesen.

Mr. Friesen: I have a question to the minister. Does this clause then permit Air Canada to go into the travel business, open up travel bureaus and agencies and get into that kind of business? I know that the Minister without Portfolio has told me some time ago that he would like to see Air Canada do that, and if that is the intention of this clause, could I ask another question—does Air Canada have this power?

Mr. Lang: I would have to have you ask Air Canada more directly about any planning in regard to this but that power actually would be a power it has under Clause 6(1)(d). This clause really just says that if it is buying and selling land it may write out the necessary leases and do all the other things that go with it or talk to people and all the rest. It makes very clear that it has all those powers.

Mr. Friesen: Thank you.

The Chairman: Thank you. Shall the amendment carry? Mr. Huntington.

Mr. Huntington: Mr. Chairman, I just have the same kind of wonderment that Mr. Forrestall has. Can you explain once again why you want to remove the words "duties and obligations"?

Mr. Lang: Because we are looking at Section 15 of the Business Corporations Act, when corporations generally are given this kind of power. In other words, just to make sure that they have the associated ancillary power in the case of their doing things, there is this general clause in Section 15:

The corporation has the capacity and subject to this act, the rights, powers and privileges of a natural person.

Now the amendment makes this clause correspond to that one. As it is written in the bill the words "duties and obligations" were also in in some thought that in the next go round of amending the Corporations Act, this balance of duties and obligations as well as rights and powers would be desirable.

• 1645

I think Air Canada's reaction was that since no one would be quite sure what that meant, to add them at this time when they are not in the general Canada Business Corporations Act—it was better not to run ahead of that and put them in here. And this amendment really carries out the spirit of that.

[Translation]

porter suffisamment attention. Je peux comprendre le pourquoi de cette autorité ou de ce pouvoir, mais s'il n'y a rien de sinistre là-dedans, alors nous pourrions peut-être procéder, mais il y a quelque chose que je ne comprends pas bien dans le contexte des autres articles du bill et dans le contexte de ma compréhension des exigences normales des sociétés, au niveau fédéral et provincial. Toutefois, le fait que nous ne l'acceptons pas n'a vraiment rien à voir avec cet amendement; cela porte sur le fond de l'alinéa. Vous pourriez probablement décider que mes commentaires sont irrecevables. D'autre part, je ne sais toujours pas qui est cette personne physique.

Le président: Merci, monsieur Forrestall. Monsieur Friesen.

M. Friesen: J'ai une question à poser au ministre. Cet article permet-il à Air Canada de s'occuper de voyages, d'ouvrir des agences ou des bureaux de voyage et de faire ce genre d'affaires? Je sais que le ministre sans portefeuille m'a dit récemment qu'il aimerait qu'Air Canada entreprenne cette activité, si c'est l'intention de cet article; pourrais-je donc poser une autre question, Air Canada a-t-il ce pouvoir?

M. Lang: Je devrais vous demander de questionner directement Air Canada sur le projet à cet effet mais ce pouvoir est le vrai de l'article 6(1)d. Cet article dit simplement que si elle achète ou vend des terrains, elle peut les louer si nécessaire et effectuer toutes les activités connexes ou discuter avec les gens et tout le reste. Il est très clair qu'elle a tous ces pouvoirs.

M. Friesen: Merci.

Le président: Merci. L'amendement est-il adopté? Monsieur Huntington.

M. Huntington: Monsieur le président, je suis aussi étonné que M. Forrestall. Pouvez-vous m'expliquer à nouveau pourquoi vous voulez rayer les mots «fonctions et responsabilités»?

M. Lang: A cause de l'article 15 de la Loi sur les sociétés commerciales et canadiennes, lorsque l'on accorde généralement ce genre de pouvoirs aux sociétés. En d'autres termes, afin de s'assurer qu'ils ont les pouvoirs auxiliaires associés lorsqu'ils poursuivent ces activités, c'est la partie générale de l'article 15:

La société a la capacité et sujette à cette loi, les droits, pouvoirs et privilèges d'une personne physique.

L'amendement fait que cet article correspond à l'autre. Selon certains il serait souhaitable qu'il y ait un équilibre entre fonctions et obligations telles qu'écrites dans le bill et droits et pouvoirs lors des prochains amendements à apporter à la Loi sur les sociétés.

Je crois que la réaction d'Air Canada fut la suivante: puisque personne ne sait exactement ce que cela signifie, mieux vaut ne pas aller trop vite et ne pas inclure cela dans les dispositions générales de la Loi sur les corporations canadiennes. Et c'est en réalité l'esprit de cet amendement. Nous leur donnons les mêmes pouvoirs auxiliaires qu'aux autres sociétés.

[Texte]

We are just making their ancillary powers the same as ancillary powers of other corporations.

Mr. Huntington: So if the Canada Business Corporations Act becomes amended, Mr. Chairman, then this would probably be subject to amendment some time in the future.

Mr. Lang: Yes. That would be very logical.

The Chairman: Thank you, Mr. Huntington.
Amendments agreed to.

The Chairman: Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Yes, Mr. Chairman.

I move that Bill C-17 be amended in Clause 6, page 3, thereof, by striking out line 12 and substituting the following therefor:

Council, after public hearings have been held and notice published in *The Canada Gazette*.

Mr. Forrestall: I have line 11, on page 3, Clause 6.

Mr. Mazankowski: It is line 12. There was an error in the amendment that was written up. It had indicated line 11, but it is actually line 12. The amended clause would then read:

(4) The corporation shall not, without the authorization by order, of the Governor in Council, after public hearings have been held and notice published in *The Canada Gazette*.

Essentially, Mr. Chairman, had my earlier motion been accepted in Clause 6(1)(b) this would not have been necessary. The amendment compels the notification of any intended acquisition by Air Canada and any engagement of the trucking industry to allow for the interested affected parties to make comment and to present their particular position with respect to an intended acquisition. The minister had indicated that for any involvement in the intercity, interprovincial, or intraprovincial trucking, the corporation would have to comply with existing provincial regulations, but what we are really asking here is that sufficient public notice be given and that hearings be held, in order that all interested parties may have the opportunity of being heard.

Mr. Lang: Mr. Chairman, I would repeat that public hearings that would be appropriate in the case of trucking, to which Mr. Mazankowski refers, would really be better held in those areas where the trucking is to be engaged in and where quite often the existing provincial regulations require hearings. Certainly there is discretion in the boards in almost all jurisdictions to have them, where they believe that to be necessary. I therefore would resist the addition of those words in that procedure here, not really because of the relationship to trucking but because it would also apply to other things which might be very much in the interest of the airline to be done in some cases expeditiously which could not be so done if this provision were in.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, Mr. Minister, what would happen if there was a serious conflict in policies between the federal government policy on air transport and the provincial government policy on highway transport? How would that

[Traduction]

M. Huntington: Donc, monsieur le président, si l'on amende la loi sur les corporations canadiennes, alors, il faudra probablement amender celle-ci.

M. Lang: Oui. Ce sera très logique.

Le président: Merci, monsieur Huntington.
Amendements adoptés.

Le président: Monsieur Mazankowski!

M. Mazankowski: Oui, monsieur le président.

Je propose que le bill C-17 soit amendé à l'article 6 page 3 en ajoutant à la ligne 13 ce qui suit:

Après la tenue d'audiences publiques, et la publication d'un avis dans la *Gazette du Canada*,

M. Forrestall: La feuille indique ligne 11, à la page 3, article 6.

M. Mazankowski: C'est la ligne 12 en anglais. Il y a eu une erreur. C'était écrit la ligne 11, mais en réalité c'est la ligne 12 en Anglais. L'article amendé se lirait comme suit:

(4) La société ne peut, sans l'autorisation du gouverneur en conseil donnée par décret, après la tenue d'audiences publiques et la publication d'un avis dans la *Gazette du Canada*.

Essentiellement, monsieur le président, si ma motion précédente portant sur l'article 6(1)(b) avait été acceptée, cela n'aurait pas été nécessaire. L'amendement oblige Air Canada à donner avis de toute intention d'acquisition et d'engagement dans l'industrie du camionnage afin de permettre aux parties concernées de faire leurs commentaires et de présenter leurs points de vue à ce sujet. Le ministre a dit que la société devrait se conformer aux règlements provinciaux existants pour ce qui est du camionnage interurbain, interprovincial ou intraprovincial, mais nous demandons qu'il y ait un avis public suffisant de donné et des audiences de tenues, afin que toutes les parties concernées aient l'occasion de se faire entendre.

M. Lang: Monsieur le président, je répète que les audiences publiques qui seraient appropriées dans le cas du camionnage, auquel M. Mazankowski fait allusion, auraient avantage à être tenues dans les régions où le camionnage se fera et où très souvent les règlements provinciaux existants exigent des audiences. C'est certainement à la discrétion des commissions dans presque toutes les juridictions, lorsqu'elles jugent que c'est nécessaire. Je m'opposerais donc à l'addition de ces mots ici, pas vraiment pour ce qui est de l'activité du camionnage mais parce que cela s'appliquerait également à d'autres choses pour lesquelles la compagnie d'aviation aurait intérêt à ce qu'elles se fassent rapidement, ce qui serait impossible avec cette disposition.

M. Mazankowski: Monsieur le président, monsieur le ministre, que se passera-t-il s'il y avait un conflit grave entre la politique de transport aérien du gouvernement fédéral et la politique de transport routier du gouvernement provincial?

[Text]

be resolved? I think the concern that the truckers have is that once an approval for such an acquisition was granted by the Governor in Council it would certainly weigh very heavily in any adjudication or in any hearing that the provincial authorities engaged in. It would certainly weigh very heavily in favour of the province's having to grant that authority, particularly in terms of stated federal national transportation policy. Would you not foresee the prospect of a conflict between the two policies? If so, how would that be resolved?

• 1650

Mr. Lang: I do not think the provinces and the provincial board would have any hesitation in applying their ordinary rules and practices. Certainly, the experience we have had with CN and CP in the trucking business before provincial boards would tend to support the view that they would be treated quite in the ordinary way in terms of how they have to comply with rules and the public interest.

Mr. Mazankowski: I move that Bill C-17 be amended in Clause 6 on page 3 thereof, by striking out line 12 and substituting the following therefor:

Council, after public hearings have been held and notice published in the Canada Gazette

Amendment negatived.

Clause 6 as amended agreed to on division.

On Clause 7—Board of Directors

Le président: Monsieur Roy.

M. Roy: Monsieur le président, pour l'article 7, je propose que le Bill C-17 est modifié en remplaçant, à la page 3, la ligne 38 par ce qui suit:

«nistrateurs. 1(1) En exerçant les fonctions qui lui sont conférées par la présente loi, le conseil doit respecter les règles de saine gestion commerciale notamment la recherche du profit.»

The Chairman: Moved by Mr. Roy:

That Bill C-17 be amended by striking out line 40 on page 3 and substituting the following:

more than thirteen other directors.

(1.1) In discharging its responsibilities under this Act, the Board shall have due regard to sound business principles, and in particular the contemplation of profit.

Shall the amendment carry?

Mr. McRae: Mr. Chairman, I have an amendment to that amendment, which I would like to propose.

The Chairman: Mr. McRae.

Mr. McRae: I will read the amendments to this amendment, there are two of them, then I will briefly explain my rationale.

I propose that the amendment (1.1) be amended in line 3—and I suppose it would be line 4 if you included that,

[Translation]

Comment le problème serait-il résolu? Je crois que la préoccupation des camionneurs est que si une telle autorisation est accordée par le gouverneur en conseil, elle aura certainement beaucoup de poids dans tout jugement ou toute audience mettant en cause les autorités provinciales. Cela obligerait presque les provinces à accorder cette autorisation, surtout à cause de la politique de transport nationale décrétée par le fédéral. N'entrevoiez-vous pas la possibilité d'un conflit entre les deux politiques? Si oui, comment le résoudriez-vous?

M. Lang: Je ne crois pas que la province et la commission provinciale hésiteraient à appliquer leurs règlements et pratiques ordinaires. En tout cas, l'expérience que nous avons eue avec le Canadien National et le Canadien Pacifique dans l'industrie du camionnage devant les commissions provinciales tend à appuyer notre opinion qu'ils seraient traités de façon ordinaire pour ce qui est de se conformer aux règlements et à l'intérêt public.

M. Mazankowski: Je propose que le bill C-17 soit amendé à l'article 6, page 3, en ajoutant à la ligne 12, ce qui suit:

après la tenue d'audiences publiques et la publication d'un avis dans la Gazette du Canada

Amendement défait.

Article 6 amendé adopté sur division.

Article 7—Conseil d'administration

The Chairman: Mr. Roy.

Mr. Roy: Mr. Chairman, on Clause 7, I move that Bill C-17 be amended by adding a line after line 40 on page 3 which would read:

1(1) In discharging its responsibilities under this Act, the Board shall have due regard to sound business principles and in particular the contemplation of profit.

Le président: Proposé par M. Roy:

Que le bill C-17 soit modifié en remplaçant à la page 3, la ligne 38, par ce qui suit:

administrateurs.

(1.1) En administrant les fonctions qui lui sont conférées par la présente loi, le conseil doit respecter les règles de saine gestion commerciale notamment la recherche du profit.

L'amendement est-il adopté?

M. McRae: Monsieur le président, je désire proposer un amendement à l'amendement.

Le président: Monsieur McRae.

M. McRae: Je vais lire les amendements à cet amendement, il y en a deux, ensuite je vous donnerai une courte explication.

Je propose que l'amendement (1.1) soit amendé à la ligne 2, et je présume que ce serait la ligne 3 si l'on comprend le mot administrateurs, et après les mots

[Texte]

—by more than thirteen other directors. After the words “regard to” inserting:

service to Canadian communities, to

So the total thing would read:

(1.1) In discharging its responsibilities under this Act, the Board shall have due regard to service to Canadian communities, to sound business principles . . .

Then as the second amendment to this amendment, I would strike out the words on line 4 “in particular” and add the word “to”, so the total amendment would read:

(1.1) In discharging its responsibilities under this Act, the Board shall have due regard to service to Canadian communities, to sound business principles, and to the contemplation of profit.

The basis for these amendments to the amendment is that I see no place in the bill, in the preamble or in anything else in the bill, that in any way instructs the board of directors as to what the major role of Air Canada should be.

By inserting this particular amendment, one directs the board and the management of Air Canada to two particular principles, although they are very closely related, they are sound business practice and the contemplation of profit. I think those principles are acceptable principles but I do not think they are the only principles. Therefore I would like to make this amendment to add the principle of service to Canadian communities and to change the wording slightly so that the contemplation of profit will not appear as the prime principle.

• 1655

The Chairman: Thank you, Mr. McRae. Has everyone heard the subamendment? Mr. Minister?

Mr. Lang: Mr. Chairman, I would just like to observe that it seems to me that that does seriously water down the intent of the expression at this point of the objective of sound business principles and the contemplation of profit. I think, in one sense, no one can object to the statement that the service to Canadians and Canadian communities was something that was very desirable, but I would think that is implicit in the overall operations and probably would unfortunately weaken what we were trying to do here in terms of emphasizing the business objectives.

Mr. Huntington: I very much appreciate the Minister's comments on that.

The Chairman: The amendment put forward by Mr. McRae reads: . . .

Mr. McRae: Dispense.

Some hon. Members: Dispense.

Subamendment negated.

The Chairman: The second one; that amendment (1.1) be further amended on line 4 to delete the words “in particular” and to substitute therefor the words “and to”.

Amendment negated.

[Traduction]

«doit respecter» l'on ajoute:

service à la communauté canadienne.

Le tout se lirait comme suit:

(1.1) En exerçant les fonctions qui lui sont conférées par la présente loi le conseil doit respecter le service à la communauté canadienne, les règles de saine gestion commerciale . . .

Ensuite le deuxième amendement à cet amendement, je voudrais rayer à la ligne 3 le mot «notamment» et y ajouter le mot «à», donc l'amendement se lirait comme suit:

(1.1) En exerçant les fonctions qui lui sont conférées par la présente loi, le conseil doit respecter le service à la communauté canadienne, les règles de saine gestion commerciale à la recherche du profit.

La raison de ces amendements à l'amendement c'est qu'à aucun endroit dans le bill, ou dans le préambule ou ailleurs dans le bill, on ne dit au conseil d'administration quel est le rôle majeur d'Air Canada.

En y insérant cet amendement particulier, on oriente le conseil et la direction d'Air Canada vers deux principes particuliers, quoiqu'ils sont très reliés, ce sont les règles de saine gestion commerciale et la recherche du profit. Je crois que ces principes sont bons, mais je ne crois pas qu'ils soient les seuls principes. Je propose donc cet amendement pour ajouter le principe du service aux communautés canadiennes et de modifier quelque peu le libellé afin que leur recherche du profit ne semble pas être le principe premier.

Le président: Merci, monsieur McRae. Tout le monde a-t-il entendu le sous-amendement? Monsieur le ministre?

M. Lang: Monsieur le président, je ferais simplement observer que cela dilue gravement l'intention exprimée et à ce moment-là, l'objectif des règles de saine gestion commerciale et de recherche des profits. Dans un sens, je ne pense pas qu'on puisse dire que le service aux Canadiens et aux communautés canadiennes a quelque chose de très souhaitable, mais je crois que c'est implicite dans le fonctionnement en général et que cela affaiblirait malheureusement ce que nous essayons de faire pour renforcer l'objectif commercial.

M. Huntington: Je comprends très bien les commentaires du ministre.

Le président: L'amendement proposé par M. McRae se lit comme suit:

M. McRae: Pas nécessaire de le lire!

Des voix: En effet.

Sous-amendement défait.

Le président: Le deuxième, l'amendement à la ligne 4 rayant le mot «notamment» et y substituant le mot «à».

Amendement défait.

[Text]

Mr. Roy: I move that Bill C-17 be amended by striking out line 40 on page 3 and substituting therefor the following:

"more than 13 other directors. (1.1) In discharging its responsibilities under this Act, the Board shall have due regard to sound business principles, and in particular the contemplation of profit."

Amendment agreed to, on division.

The Chairman: Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: I move that Bill C-17 be amended in Clause 7(3) by striking out lines 4 to 6 and substituting the following:

"Each Director shall be appointed by the Governor in Council, on the recommendation of the Chairman and the President, to hold office during . . ."

Mr. Lang: Mr. Chairman, as I indicated earlier, I think this responsibility really should be exercised by the government holding the trusteeship and shareholders, and not be dependent upon the Chairman or the President of the Corporation.

Mr. Mazankowski: We are trying to minimize the political impact on the appointment of directors here.

Mr. Chairman, I think there is a very key and fundamental change here and that is that the President initiates the appointment. The President, under the current arrangements of Air Canada, is the Chief Executive Officer. He is personally responsible for the survival and the viability and the prosperity of the enterprise. He has a vested interest in recommending Board members that would help him help the organization in managing and carrying on the work of the airline. If he were to have a weak board, naturally problems would arise. The bill provides for the appointment of 13 directors. There has been a lot of discussion about the kind of qualifications and criteria that should be imposed upon the selection of the board; there has been a lot of concern about the fact that there should be regional representation; there is concern about the fact that certain business interests and expertise should be paramount. But I think the president is certainly a person who knows the industry, who knows the kind of people that would be helpful. I think it is in keeping with what is traditional and what is practical. Inasmuch as this route would compare to what takes place in the private sector, the private sector appointments to the board of directors are recommended by the chief executive officer or the chairman, the board then approves the appointments and the shareholders vote on them. The key step here, however, Mr. Chairman, is that the original recommendation does come from the chief executive officer.

• 1700

Quite frankly, I might say, Mr. Chairman, that we on this side have tried to come up with a set of defined criteria which would outline some of the qualifications for the possible selection to the board. It is rather difficult to place in legislation. But, quite frankly, I feel, and I think this is shared by my colleagues, that this would tend to minimize the sort of unilateral appointments which are often made on the basis of political association rather than straight business abilities and

[Translation]

M. Roy: Je propose que le bill C-17 soit amendé en rayant la ligne 38 page 3 et en y substituant ce qui suit:

«administrateur». En exerçant les fonctions qui lui sont accordées par cette Loi, le conseil doit respecter les règles de saine gestion commerciale, et notamment la recherche du profit».

Amendement adopté sur division.

Le président: Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Je propose que le bill C-17 soit amendé à l'article 7(3) en rayant les lignes 3 à 6 et en y substituant ce qui suit:

«Chaque directeur sera nommé par le gouverneur en Conseil, sur la recommandation de l'administrateur et du président, à titre . . .

M. Lang: Monsieur le président, je le répète, je crois que cette responsabilité doit être assumée par le gouvernement détenant tutelle administrative et par les actionnaires, et non par les présidents de la société.

M. Mazankowski: Nous essayons d'éviter le jeu des influences politiques dans la nomination des administrateurs.

Monsieur le président, je crois que c'est une question importante et fondamentale ici que le président fasse ses recommandations. Selon les dispositions actuelles à Air Canada, le président est le directeur général. Il est personnellement responsable de la survie, de la viabilité et de la prospérité de l'entreprise. Il a intérêt à recommander au conseil des membres qui l'aideront dans l'organisation de l'administration et du travail de la compagnie. Si le conseil d'administration est faible, naturellement il y aura des problèmes. Le bill prévoit la nomination de treize directeurs. Il a beaucoup été question du genre de qualités requises et de critères qui devraient être appliqués au choix des membres du conseil, et on a réclamé une représentation régionale; il y a aussi eu des préoccupations au sujet du fait que certains intérêts commerciaux et certaines compétences soient représentés. Je pense que le président est certainement la personne qui connaît l'industrie, qui sait le genre de personne qui peut l'aider. Je pense que cela respecte à la fois la tradition et la pratique. En autant que cette pratique est comparable à ce qui se fait dans le secteur privé, le secteur privé nomme les directeurs recommandés par le directeur général ou le président, le conseil par la suite approuve les nominations qui sont mises aux voix par les actionnaires. Mais ce qui est important là, toutefois, monsieur le président, c'est que la recommandation originale vient de l'administrateur principal.

Je dirais franchement, monsieur le président, que de notre côté nous avons essayé d'élaborer un ensemble de critères et de qualités requises pour être choisi au Conseil. C'est assez difficile à inclure dans une loi. Mais, franchement, je crois que ce sentiment est partagé par mes collègues, que cela viserait à minimiser le genre de nominations unilatérales qui se font parfois sur la base d'une association politique plutôt que sur la base des seules aptitudes et compétences commerciales, et nous

[Texte]

expertise, and what we are trying to do is minimize that because we certainly do not think it is healthy for a national air carrier of the stature of Air Canada to be afflicted with any political partisanship. So we would hope that by acceptance of this amendment it would tend to minimize that. It will not remove it completely but it would certainly serve to minimize it to some extent.

The Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski. Mr. Stewart.

Mr. Stewart: Thank you, Mr. Chairman. The other day when the bill was first presented, a week ago Wednesday, in my remarks I was trying to concentrate on the fact that one of the main principles that we should be writing into this bill is the fact that the corporation should be responsibly and professionally managed. Now, at that time I tried to underline the fact that there should be within this bill a definition of the criteria necessary for directors of the corporation. When I spoke on Tuesday, June 21, I mentioned at that time that, since it had been indicated the day previous that there would be forthcoming an amendment which would define criteria, I would leave that aside and I would not propose an amendment because I would like to see what those criteria are, and I would certainly support them if there were a complete set of criteria. Now since that has not been the case, since we do not have before us an amendment to that effect, I would like to suggest, although we have certainly not made very great progress today, that, with the very few seconds left to us in any case, we stand this particular clause until Monday, because I do believe there should be a set of criteria put forth. If we cannot do that, as a secondary thing I would have to support the amendment as it is before us, because it is better than nothing. But is certainly not what I would have expected and therefore I should like to propose something else on Monday.

The Chairman: If that is agreeable, it is past 5 o'clock and, although the committee will not meet on Monday, I believe we are scheduled all day on Tuesday, in this room. So, if it is agreeable, we will stand Clause 7 until Tuesday.

Clause 7 allowed to stand.

The Chairman: I would like to thank the Minister, Mr. Lyon, and all the members, and I hope that you have a good weekend.

This Committee is adjourned to the call of the Chair.

[Traduction]

voulons minimiser cela parce que nous pensons que ce n'est pas bon pour un transporteur national de l'envergure d'Air Canada d'être affligé de partisanerie politique. Donc nous espérons que l'acceptation de cet amendement tendrait à minimiser cela. Cela ne l'enrayera pas complètement mais ça servirait certainement à la minimiser jusqu'à un certain point.

Le président: Merci, monsieur Mazankowski. Monsieur Stewart.

M. Stewart: Merci, monsieur le président. L'autre jour lors de la première présentation du bill, il y a une semaine mercredi, dans mes remarques, j'insistais sur le fait que l'un des principes essentiels que nous devrions inclure dans ce bill est le fait que la société devrait être administrée de façon responsable et professionnelle. A ce moment-là, j'ai essayé de souligner le fait qu'il faudrait inclure dans le bill la définition des critères nécessaires pour les directeurs de la société. Lorsque j'ai pris la parole le mardi 21 juin, j'ai mentionné à ce moment-là, comme je l'avais dit dans les jours précédents, qu'il y aurait un amendement à cet effet fixant des critères définis, je laisse cela de côté je ne proposerai pas d'amendement parce que j'aimerais voir quels sont ces critères, et je les appuierai certainement si c'est un ensemble complet des critères. Maintenant, puisque ce n'est pas le cas, puisque nous n'avons pas devant nous un amendement à cet effet, j'aimerais suggérer, quoique n'ayant pas tellement fait de progrès aujourd'hui, que dans les quelques secondes qui nous restent, nous réservions cet article jusqu'à lundi, parce que je pense qu'il devrait y avoir un ensemble des critères de présenté. Si nous ne pouvons pas faire cela, à ce moment-là j'appuierais l'amendement tel qu'il nous est présenté, parce que c'est mieux que rien. Mais ce n'est certainement pas ce à quoi je me serais attendu et j'aimerais donc pouvoir proposer quelque chose d'autre lundi.

Le président: Si vous êtes d'accord, car il est plus de 17 h 00. Le Comité ne se réunit pas lundi, mais nous avons des séances toute la journée mardi, dans cette pièce. Donc, si c'est acceptable, nous réserverons l'article 7 jusqu'à mardi.

Article 7 réservé.

Le président: Je voudrais remercier le ministre, M. Lyon et tous les membres, et j'espère que vous aurez une bonne fin de semaine.

La séance est levée jusqu'à nouvelle convocation par le président.

APPENDIX "TC-9"

SELECTED AIRLINES - 1975AUTHORIZED AND OUTSTANDING SHARE CAPITAL

Airline	Calculated Value of Authorized Capital (1)	<u>OUTSTANDING CAPITAL</u>	
		Paid-in Capital & Contributed Surplus	Retained Earnings
	(Millions)		
American Airlines	\$944	\$346	\$196
Braniff International	141	56	111
Continental Airlines	139	80	67
Delta Airlines (1974)	253	140	304
Eastern Airlines	447	292	(23)
National Airlines	171	26	168
Northwest Airlines	682	151	473
Pan American Airways	663	247	11
Trans World Airways	880	234	99
United Airlines	*1,256	459	306
Western Airlines	141	52	85
British Airways (1 pound = \$1.82)	n/a	510	n/a

NOTES: (1) Calculated value of authorized capital is the sum of the outstanding paid-in capital and capital surplus (column 2) and the value ~~of~~ the unissued but authorized shares at a price of net book value per share.

SOURCE: Moody's Transportation Manual - 1976
and British Airways 1976 Annual Report

T A B L E I I

TOTAL DEBT AS A % OF TOTAL CAPITALIZATION

(including capitalized leases)

	<u>1975</u>	<u>1976</u>
(A) <u>Major Canadian Airlines</u>		
Air Canada	96.9%	97.5%
Canadian Pacific Airlines	90.4	94.3
Eastern Provincial Airways	* 73.8	* 76.3
Nordair	* 59.2	* 47.8
Pacific Western Airlines	* 62.7	* 56.8
Quebecair	* 60.0	n.a.
Transair	* <u>82.8</u>	* <u>93.0</u>
Average - Canadian Airlines	<u>75.1</u>	<u>77.6</u>
(B) <u>Major U.S. Airlines</u>		
American Airlines	68.7%	70.2%
Braniff International	71.8	69.0
Continental Airlines	75.6	* 67.7
Delta Air Lines	61.7	50.7

(B) Major U.S. Airlines (cont'd)

	<u>1975</u>	<u>1976</u>
Eastern Airlines	82.3%	79.7%
National Airlines	60.2	57.1
Northwest Airlines	34.3	* 15.5
Pan American World Airways	68.9	69.5
Trans World Airways	85.0	81.3
United Airlines	69.9	68.7
Western Airlines	<u>60.6</u>	<u>66.2</u>
Average - Major U. S. Airlines	<u>67.2</u>	<u>63.2</u>

(C) Selected European Airlines

Air France	* 59%	n.a.
British Airways	38	39
KLM	66	61
SAS	65	65
Swissair	<u>57</u>	<u>n.a.</u>
Average Selected European Airlines	<u>57</u>	<u>55</u>

* Excludes capitalized leases

A I R I N A D A

PRO FORMA FINANCIAL STATEMENTS - 1976 - 81
(Millions)

se C

TABLE III

	Actual 1975	Outlook 1976	1977	1978	1979	1980	1981
<u>STATEMENT OF INCOME AND RETAINED EARNINGS</u>							
	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Operating Revenues	957.2	1091.1	1263.7	1395.4	1570.4	1664.6	1764.7
Operating Expenses	917.9	1051.6	1195.8	1322.5	1486.1	1575.2	1669.7
Operating Income	39.3	39.5	67.9	72.9	84.3	89.4	94.9
Non-Operating Expenses	63.2	64.7	38.2	31.8	25.9	24.2	29.0
(Loss) Income before Income Taxes	(23.9)	(25.2)	29.7	43.1	58.4	65.2	65.8
(Recovery of) Provision for Income Taxes	(11.4)	(12.6)	14.9	21.5	29.2	32.6	32.9
Net (Loss) Income	(12.5)	(12.6)	14.8	21.6	29.2	32.6	32.9
Retained Earnings							
Balance at Beginning of Year	39.1	26.4	13.6	13.6	20.4	34.8	52.1
Dividend	0.2	0.2	14.8	14.8	14.8	14.8	14.8
Balance at End of Year	26.4	13.6	13.6	20.4	34.8	52.6	70.7
<u>STATEMENT OF CHANGES IN FINANCIAL POSITION</u>							
<u>Source of Funds</u>							
Income before Tax	(23.9)	(25.2)	29.7	43.1	58.4	65.2	65.8
Depreciation	97.1	113.4	116.0	116.9	119.0	124.4	132.1
Additions to Long Term Debt	165.0	-	-	-	-	-	100.0
Proceeds from Common Stock Issue	-	365.0	-	-	-	-	-
Government Loan - Winnipeg Facility	5.0	1.0	11.0	-	-	-	-
Proceeds from Disposal of Property & Equip.	1.7	-	-	-	-	-	-
Proceeds from Investments	0.8	0.8	0.9	1.0	1.1	1.2	1.3
	245.7	455.0	157.6	161.0	178.5	190.8	299.2
<u>Use of Funds</u>							
Property & Equip. & Progress Payments	120.1	47.2	79.6	62.5	125.7	207.7	259.9
Non-Government Debt Retirement	11.9	13.3	14.0	18.5	25.2	26.0	36.9
Government Debt Retirement	40.2	435.0	21.1	20.7	20.7	20.7	20.7
Deferred Charges	0.1	-	-	-	-	-	-
Dividends	0.2	0.2	14.8	14.8	14.8	14.8	14.8
Other	1.6	-	-	-	-	-	-
	174.1	495.7	129.5	116.5	186.4	269.2	332.3
Increase (Decrease) in Working Capital	71.6	(40.7)	28.1	44.5	(7.9)	(78.4)	33.1
<u>PRO FORMA BALANCE SHEET AS AT YEAR END</u>							
<u>Net Assets</u>							
	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Net Working Capital	98.6	57.9	36.0	130.5	122.6	44.2	11.1
Investment in Associated Companies	8.8	8.0	7.1	6.1	5.0	3.8	2.5
Property & Equipment - Net	947.8	881.6	845.2	790.8	797.5	880.8	1003.6
Deferred Charges	4.4	4.4	4.4	4.4	4.4	4.4	4.4
	1059.6	951.9	942.7	931.8	929.5	933.2	1026.6
<u>Liabilities</u>							
Deferred Income Taxes	16.8	4.2	19.1	40.6	69.8	102.4	135.3
Non-Government Debt	276.9	263.6	249.6	231.1	205.9	179.9	243.0
Government Debt	734.5	300.5	290.4	269.7	249.0	228.3	207.6
Equity - Common Shares	5.0	370.0	370.0	370.0	370.0	370.0	370.0
- Retained Earnings	26.4	13.6	13.6	20.4	34.8	52.6	70.7
	1059.6	951.9	942.7	931.8	929.5	933.2	1026.6

FINANCIAL RATIOS

Debt/Equity Ratio	97/3	60/40	59/41	56/44	53/47	49/51	51/49
Non-Government Debt Interest Coverage			3.3x	3.8x	4.5x	5.0x	4.4x
Total Debt Interest Coverage			1.6x	1.8x	2.2x	2.5x	2.5x
Return on Equity			3.9%	5.6%	7.3%	7.9%	7.6%
Asset Coverage			1.7x	1.9x	2.0x	2.3x	2.3x

TABLE IV

APRIL 26, 1976 ESTIMATE

BREAKDOWN OF P & E EXPENDITURES IN "PROPOSED FINANCIAL PLAN, 1977-79
(WITH PROJECTIONS FOR 1980, 1981)"

(Millions)

	<u>1976</u>	<u>1977</u>	<u>1978</u>	<u>1979</u>	<u>1980</u>	<u>1981</u>	<u>1982</u>
	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
P & E Expend. Per Tables	47.2	79.6	62.5	125.7	207.7	259.9	
<u>Breakdown</u>							
Aircraft *	-	-	26.1	92.1	145.8	197.8	
Aircraft - Capitalized interest	-	-	1.2	3.1	6.2	8.4	
Aircraft - Betterments	8.4	30.5	9.6	5.0	5.0	5.0	
Spares	2.7	4.2	3.4	2.5	6.0	8.0	
Ground Equipment	12.7	13.1	13.8	10.0	20.0	20.0	
Facilities	23.4	31.8	8.4	13.0	24.7	20.7	
<u>Total</u>	<u>47.2</u>	<u>79.6</u>	<u>62.5</u>	<u>125.7</u>	<u>207.7</u>	<u>259.9</u>	

* Aircraft Breakdown

1	B-747(F)	-	'79 delivery	18.7	31.7			
2	B-727	-	'79 delivery	7.6	19.1			
1	B-747	-	'80 delivery		16.7	30.7		
6	B-727	-	'80 delivery		24.6	63.5		
1	B-747#	-	'81 delivery			18.3	33.6	
7	B-727#	-	'81 delivery			33.3	81.3	
2	B-747#	-	'82 delivery				40.1	73.0
8	B-727#	-	'82 delivery				42.8	100.8
				<u>26.1</u>	<u>92.1</u>	<u>145.8</u>	<u>197.8</u>	<u>173.8</u>

These aircraft have been selected solely to arrive at new aircraft expenditure allowances and are not based on any plan; actual purchases could well be a different mix of aircraft types including L-1011's.

APPENDIX "TC-10"

<u>LOCATION</u>	<u>NO. OF EMPLOYEES</u> <u>DECEMBER 31-1976</u>
<u>CANADA</u>	
BRITISH COLUMBIA	1,433
ALBERTA	579
SASKATCHEWAN	175
MANITOBA	1,671
ONTARIO	5,431
QUEBEC	8,700
NEW BRUNSWICK	167
NOVA SCOTIA	503
NEWFOUNDLAND	137
PRINCE EDWARD ISLAND	10
TOTAL CANADA	18,806
TOTAL FOREIGN	1,750
TOTAL ALL LOCATIONS	20,556

APPENDICE «TC-9»

LIGNES AÉRIENNES – SÉLECTION – 1975CAPITAL-ACTIONS AUTORISÉ ET EN CIRCULATION

Ligne aérienne	Valeur calculée du capital autorisé ⁽¹⁾	CAPITAL EN CIRCULATION	
		Capital versé et surplus d'apport	Bénéfices non distribués
		(Millions)	
American Airlines	\$944	\$346	\$196
Braniff International	141	56	111
Continental Airlines	139	80	67
Delta Airlines (1974)	253	140	304
Eastern Airlines	447	292	(23)
National Airlines	171	26	168
Northwest Airlines	682	151	473
Pan American Airways	663	247	11
Trans World Airways	880	234	99
United Airlines	1,256	459	306
Western Airlines	141	52	85
British Airways (1 livre = \$1.82)	pas disponible	510	pas disponible

Remarques: (1) La valeur calculée du capital autorisé est la somme du capital versé et du surplus de capital (colonne 2) et la valeur des actions non émises mais autorisées au prix de la valeur comptable nette par action.

Source: Moody's Transportation Manual – 1976 et le rapport annuel de 1976 de British Airways.

TABLEAU IIDETTE GLOBALE EXPRIMÉE EN POURCENTAGE DE LA CAPITALISATION TOTALE

(y compris les locations capitalisées)

	<u>1975</u>	<u>1976</u>
(A) <u>Lignes aériennes canadiennes importantes</u>		
Air Canada	96.9%	97.5%
Canadian Pacific Airlines	90.4	94.3
Eastern Provincial Airways	*73.8	*76.3
Nordair	*59.2	*47.8
Pacific Western Airlines	*62.7	*56.8
Quebecair	*60.0	Pas disponible
Transair	*82.8	*93.0
Moyenne — Lignes aériennes canadiennes	<u>75.1</u>	<u>77.6</u>
(B) <u>Lignes aériennes importantes (É.-U.)</u>		
American Airlines	68.7%	70.2%
Braniff International	71.8	69.0
Continental Airlines	75.6	*67.7
Delta Air Lines	61.7	50.7
Eastern Airlines	82.3%	79.7%
National Airlines	60.2	57.1
Northwest Airlines	34.2	*15.5
Pan American World Airways	68.9	69.5
Trans World Airways	85.0	81.3
United Airlines	69.9	68.7
Western Airlines	60.6	66.2
Moyenne — Lignes aériennes importantes (É.-U.)	<u>67.2</u>	<u>63.2</u>
(C) <u>Lignes aériennes européennes — sélection</u>		
Air France	*59%	Pas disponible
British Airways	38	39
KLM	66	61
SAS	65	65
Swissair	57	pas disponible
Moyenne — Lignes aériennes européennes — sélection	<u>57</u>	<u>55</u>

*Sauf les locations capitalisées.

AIR CANADARAPPORTS FINANCIERS TYPES – 1976 – 1981

se C

(Millions)

Tableau III

	Actuel 1975	Prévision 1976	1977	1978	1979	1980	1981
<u>ÉTAT DES REVENUS ET DES BÉNÉFICES NON DISTRIBUÉS</u>							
	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Recettes d'exploitation	957.2	1091.1	1263.7	1395.4	1570.4	1664.6	1764.5
Dépenses d'exploitation	<u>917.9</u>	<u>1051.6</u>	<u>1195.8</u>	<u>1320.5</u>	<u>1486.1</u>	<u>1575.2</u>	<u>1669.7</u>
Revenus d'exploitation	39.3	39.5	67.9	74.9	84.3	89.4	94.8
Dépenses ne relevant pas de l'exploitation	<u>63.2</u>	<u>64.7</u>	<u>38.2</u>	<u>31.8</u>	<u>25.9</u>	<u>24.2</u>	<u>29.0</u>
(Perte) Revenu avant imposition sur le revenu	(23.9)	(25.2)	29.7	43.1	58.4	65.2	65.8
(Récupération) Disposition de l'impôt sur le revenu	<u>(11.4)</u>	<u>(12.6)</u>	<u>14.9</u>	<u>21.5</u>	<u>29.2</u>	<u>32.6</u>	<u>32.9</u>
(Perte) (revenu) net	(12.5)	(12.6)	14.8	21.6	29.2	32.6	32.9
Bénéfices non distribués							
Solde au début de l'année	39.1	26.4	13.6	13.6	20.4	34.8	52.8
Dividendes	<u>0.2</u>	<u>0.2</u>	<u>14.8</u>	<u>14.8</u>	<u>14.8</u>	<u>14.8</u>	<u>14.8</u>
Solde à la fin de l'année	<u>26.4</u>	<u>13.6</u>	<u>13.6</u>	<u>20.4</u>	<u>34.8</u>	<u>52.6</u>	<u>70.7</u>
<u>ÉTAT DES CHANGEMENTS DANS LA SITUATION FINANCIÈRE</u>							
<u>Source des fonds</u>							
Revenu avant imposition	(23.9)	(25.2)	29.7	43.1	58.4	65.2	65.8
Amortissement	97.1	113.4	116.0	116.9	119.0	124.4	132.1
Accroissement de la dette à long terme	165.0	—	—	—	—	—	100.0
Produit de l'émission d'actions communes	—	365.0	—	—	—	—	—
Prêts du gouvernement – Installations de Winnipeg	5.0	1.0	11.0	—	—	—	—
Produit de la vente de biens immobiliers et de l'équipement	1.7	—	—	—	—	—	—
Produit des investissements	<u>0.8</u>	<u>0.8</u>	<u>0.9</u>	<u>1.0</u>	<u>1.1</u>	<u>1.2</u>	<u>1.3</u>
	<u>245.7</u>	<u>455.0</u>	<u>157.6</u>	<u>161.0</u>	<u>178.5</u>	<u>190.8</u>	<u>299.2</u>
<u>Utilisation des fonds</u>							
Palements périodiques des biens immobiliers et de l'équipement	120.1	47.2	79.6	62.5	125.7	207.7	259.9
Retrait de la dette non gouvernementale	11.9	13.3	14.0	18.5	25.2	26.0	36.9
Retrait de la dette gouvernementale	40.2	435.0	21.1	20.7	20.7	20.7	20.7
Frais reportés	0.1	—	—	—	—	—	—
Dividendes	0.2	0.2	14.8	14.8	14.8	14.8	14.8
Autres	1.6	—	—	—	—	—	—
	<u>174.1</u>	<u>495.7</u>	<u>129.5</u>	<u>116.5</u>	<u>186.4</u>	<u>269.2</u>	<u>332.3</u>
Augmentation (Diminution) du fonds de roulement	71.6	(40.7)	28.1	44.5	(7.9)	(78.4)	33.1
<u>BILAN PRO FORMA À LA FIN DE L'ANNÉE</u>							
<u>Actif net</u>							
	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Fonds de roulement net	98.6	57.9	86.0	130.5	122.6	44.2	11.1
Investissement dans des compagnies associées	8.8	8.0	7.1	6.1	5.0	3.8	2.5
Biens immobiliers et équipement – Net	947.8	881.6	845.2	790.8	797.5	880.8	1008.6
Frais reportés	<u>4.4</u>	<u>4.4</u>	<u>4.4</u>	<u>4.4</u>	<u>4.4</u>	<u>4.4</u>	<u>4.4</u>
	<u>1059.6</u>	<u>951.9</u>	<u>942.7</u>	<u>931.8</u>	<u>929.5</u>	<u>933.2</u>	<u>1026.6</u>
<u>Passif</u>							
Impôts sur le revenu reportés	16.8	4.2	19.1	40.6	69.8	102.4	135.3
Dette non gouvernementale	276.9	263.6	249.6	231.1	205.9	179.9	243.0
Dette gouvernementale	734.5	300.5	290.4	269.7	249.0	228.3	207.6
Avoir propre – Actions communes	5.0	370.0	370.0	370.0	370.0	370.0	370.0
Bénéfices non distribués	<u>26.4</u>	<u>13.6</u>	<u>13.6</u>	<u>20.4</u>	<u>34.8</u>	<u>52.6</u>	<u>70.7</u>
	<u>1059.6</u>	<u>951.9</u>	<u>942.7</u>	<u>931.8</u>	<u>929.5</u>	<u>933.2</u>	<u>1026.6</u>
<u>Rapports financiers</u>							
Rapport dette/actif	97/3	60/40	59/41	56/44	53/47	49/51	51/49
Application de l'intérêt sur la dette non gouvernementale			3.3x	3.8x	4.5x	5.0x	4.4x
Application de l'intérêt sur la dette totale			1.6x	1.8x	2.2x	2.5x	2.5x
Rendement de l'actif propre			3.9%	5.6%	7.3%	7.9%	7.6%
Application de l'actif			1.7x	1.9x	2.0x	2.3x	2.3x

BUDGET DES DÉPENSES DU 26 AVRIL 1976

TABLEAU IV

ÉVENTAIL DES DÉPENSES P & E DANS « LE PROGRAMME FINANCIER PROPOSÉ (1977-1979) »
(AVEC PRÉVISIONS POUR 1980, 1981)»
 (Millions)

	<u>1976</u>	<u>1977</u>	<u>1978</u>	<u>1979</u>	<u>1980</u>	<u>1981</u>	<u>1982</u>
	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Dépenses P & E selon les tableaux	47.2	79.6	62.5	125.7	207.7	259.9	
<u>Éventail</u>							
Aéronefs	—	—	26.1	92.1	145.8	197.8	
Aéronefs — intérêt capitalisé	—	—	1.2	3.1	6.2	8.4	
Aéronefs — Plus-value	8.4	30.5	9.6	5.0	5.0	5.0	
Disponibles	2.7	4.2	3.4	2.5	6.0	8.0	
Équipement au sol	12.7	13.1	13.8	10.0	20.0	20.0	
Installations	23.4	31.8	8.4	13.0	24.7	20.7	
Total	<u>47.2</u>	<u>79.6</u>	<u>62.5</u>	<u>125.7</u>	<u>207.7</u>	<u>259.9</u>	

Éventail des aéronefs

1 B-747(F) — Livraison en 1979		18.7	31.7				
2 B-727 — Livraison en 1979		7.6	19.1				
1 B-747 — Livraison en 1980			16.7	30.7			
6 B-727 — Livraison en 1980			24.6	63.5			
1 B-747# — Livraison en 1981				18.3	33.6		
7 B-727# — Livraison en 1981				33.3	81.3		
2 B-747# — Livraison en 1982					40.1	73.0	
8 B-727# — Livraison en 1982					<u>42.8</u>	<u>100.8</u>	
		26.1	92.1	145.8	197.8	173.8	

#Ces aéronefs ont été sélectionnés seulement pour en arriver à de nouvelles allocations de frais pour les nouveaux aéronefs et ne sont basés sur aucun programme; les achats actuels pourraient fort bien comprendre des types différents d'aéronefs y compris le L-1011.

APPENDICE «TC-10»

Endroit	Nombre d'employés 31 décembre 1976
CANADA	
COLOMBIE-BRITANNIQUE	1,433
ALBERTA	579
SASKATCHEWAN	175
MANITOBA	1,671
ONTARIO	5,431
QUÉBEC	8,700
NOUVEAU-BRUNSWICK	167
NOUVELLE-ÉCOSSE	503
TERRE-NEUVE	137
ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD	10
TOTAL – CANADA	18,806
TOTAL – ÉTRANGER	1,750
TOTAL – TOUS LES ENDROITS	20,556

WITNESS—TÉMOIN

From Air Canada:

Mr. Claude I. Taylor, President.

De Air Canada:

M. Claude I. Taylor, président

C41 X027
-T82

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 24

Tuesday, June 28, 1977

Chairman: Mr. John Campbell

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 24

Le mardi 28 juin 1977

Président: M. John Campbell

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

AUG 11 1977

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transport and Communications

Transports et des communications

RESPECTING:

Bill C-17, An Act respecting the reorganization of
Air Canada

CONCERNANT:

Bill C-17, Loi portant réorganisation d'Air
Canada

APPEARING:

The Honourable Otto E. Lang,
Minister of Transport

COMPARAÎT:

L'honorable Otto E. Lang, Ministre des
Transports

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

Second Session of the
Thirtieth Parliament, 1976-77

Deuxième session de la
trentième législature, 1976-1977

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT
AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. John Campbell

Vice-Chairman: Mr. David Collette

Messrs.

Condon	Harquail
Flynn	Lambert (<i>Bellechasse</i>)
Forrestall	Langlois
Guay (<i>Lévis</i>)	Loiselle (<i>Saint-Henri</i>)

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS
ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. John Campbell

Vice-président: M. David Collette

Messieurs

Mazankowski	Roy (<i>Laval</i>)
McCain	Stevens
Munro (<i>Esquimalt-Saanich</i>)	Stewart (<i>Cochrane</i>)
Orlikow	Towers
Ritchie	Watson—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Nino A. Travella

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)

On Monday, June 27, 1977:

Mr. McKenzie replaced Mr. Friesen.

On Tuesday, June 28, 1977:

Mr. Munro (*Esquimalt-Saanich*) replaced Mr. Huntington;

Mr. Guay (*Lévis*) replaced Mr. McRae.

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le lundi 27 juin 1977:

M. McKenzie remplace M. Friesen.

Le mardi 28 juin 1977:

M. Munro (*Esquimalt-Saanich*) remplace M. Huntington;

M. Guay (*Lévis*) remplace M. McRae.

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, JUNE 28, 1977
(30)

[Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 9:50 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. Campbell, presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Caron, Collenette, Condon, Flynn, Forrestall, Harquail, Loiselle (*Saint-Henri*), McCain, McRae, Roy (*Laval*), Stewart (*Cochrane*), Stevens, Towers and Watson.

Other Member present: Mr. Clarke (*Vancouver Quadra*).

Appearing: The Honourable Otto E. Lang, Minister of Transport.

Witnesses: From the Department of Transport: Mr. J. T. Lyon, Assistant Deputy Minister, Current Policy and Liaison. *From Air Canada:* Mr. Claude I. Taylor, President and Mr. André St-Denis, Director, Financing (Finance Department).

The Committee resumed consideration of Bill C-17, An Act respecting the reorganization of Air Canada (Air Canada Act, 1976).

Debate resumed on the motion of Mr. Mazankowski that Clause 7 be amended by striking out lines 4 to 6 on page 4 and substituting the following therefor:

"Each Director shall be appointed by the Governor in Council, on the recommendation of the Chairman and the President, to hold office during . . ."

Mr. Stewart (*Cochrane*) moved that the amendment be amended by adding after the word "Director" the following words:

"other than the Chairman and the President"

and by adding after the word "shall" the following words:

"after consultation with the Chairman and the President.

The question being put on the sub-amendment, it was agreed to.

The question being put on the amendment, as amended, it was agreed to.

On motion of Mr. Roy (*Laval*), it was resolved,—That Clause 7 be amended by striking out lines 31 and 32, in the French version, and substituting the following therefor:

"l'administration de la société et l'exercice de ses attributions."

Mr. Roy (*Laval*) moved that Clause 7 be further amended by striking out lines 36 to 41 on page 4 and substituting the following therefor:

Absence or Incapacity

"(8) In the event of the absence or incapacity;"

The question being put on the amendment, it was agreed to.

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 28 JUIN 1977
(30)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h 50 sous la présidence de M. Campbell (président).

Membres du Comité présents: MM. Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Caron, Collenette, Condon, Flynn, Forrestall, Harquail, Loiselle (*Saint-Henri*), McCain, McRae, Roy (*Laval*), Stewart (*Cochrane*), Stevens, Towers et Watson.

Autre député présent: M. Clarke (*Vancouver Quadra*).

Comparait: L'honorable Otto E. Lang, ministre des Transports.

Témoins: Du ministère des Transports: M. J. T. Lyon, sous-ministre adjoint, Politique courante et liaison. *De Air Canada:* M. Claude I. Taylor, Président et M. André St-Denis, Directeur, Financement (Service des finances).

Le Comité reprend l'étude du bill C-17, Loi portant réorganisation d'Air Canada (Loi d'Air Canada de 1976).

Le débat se poursuit sur la motion de M. Mazankowski que l'article 7 soit modifié en remplaçant les lignes 4 à 7, page 4, par:

«Les administrateurs sont nommés à titre amovible par le gouverneur en conseil, sur recommandation du président du conseil et du président de la société, pour un mandat de»

M. Stewart (*Cochrane*) propose que l'amendement soit modifié en ajoutant après le mot «administrateurs» les mots suivants:

«autres que le président du Conseil et le président de la société»

et en ajoutant après les mots «sont nommés» les mots suivants:

«après consultation avec le président du conseil et le président de la société,»

Le sous-amendement, mis aux voix, est adopté.

L'amendement modifié, mis aux voix, est adopté.

Sur motion de M. Roy (*Laval*), il est décidé,—Que l'article 7 soit modifié en remplaçant, dans la version française, à la page 4, les lignes 31 et 32 par ce qui suit:

«b) l'administration de la société et l'exercice des ses attributions.»

M. Roy (*Laval*) propose que l'article 7 soit de nouveau modifié en y supprimant, à la page 4, les lignes 37 à 41 qui sont remplacées par ce qui suit:

Absence ou empêchement du président du conseil

«(8) En cas d'absence ou d'empêchement»

L'amendement, mis aux voix, est adopté.

Mr. Roy (*Laval*) moved that Clause 7 be further amended by striking out line 44 on page 4 and substituting the following therefor:

"of the directors to act as Chairman.

Duty to comply

"(9) Every director and officer of the Corporation shall comply with this Act, the by-laws and every direction given to the Corporation under section 8."

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Mr. Roy (*Laval*) moved that Clause 7 be further amended by striking out lines 2 to 8 on page 5 and substituting the following therefor:

"(10) the duty to act in accordance with this Act, the by-laws, or any direction given to the Corporation under section 8."

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Mr. Roy (*Laval*) moved that Clause 7 be further amended by striking out lines 9 to 17 on page 5 and substituting the following therefor:

Reliance on Statements

"(11) A director is not liable under subsection (9) of this section or subsection 117(1) of the *Canada Business Corporations Act* if he relies in good faith on

(a) financial statements of the Corporation represented to him by an officer of the Corporation or in a written report of the auditor of the Corporation fairly to reflect the financial condition of the Corporation; or

(b) a report of a lawyer, accountant, engineer, appraiser or other person whose profession lends credibility to a statement made by him.

Responsibility to persons acting in good faith

"(12) The fact that an act of the Corporation including any transfer of property, is contrary to this Act, the by-laws of the Corporation or any direction given to the Corporation under section 8 may not be used against persons dealing in good faith, directly or indirectly, with the Corporation or through any other persons who have so dealt with the Corporation.

Executive Committee

(13) The Chairman, the President and"

After debate thereon, the question being put on the amendment, it was agreed to.

The question being put on Clause 7, as amended, it was carried.

On Clause 8

Mr. Forrestall moved that Clause 8 be amended by deleting line 24 on page 5 and substituting the following therefor:

"The Corporation through its Board of Directors shall, in the exercise"

After debate thereon, the question being put on the amendment, it was negatived on the following division: YEAS, 2; NAYS, 7.

M. Roy (*Laval*) propose que l'article 7 soit de nouveau modifié en y supprimant, à la page 4, la ligne 44 qui est remplacée par ce qui suit:

«trateur à le remplacer.

Obligations des administrateurs et dirigeants

(9) Les administrateurs et les dirigeants de la société doivent se conformer à la présente loi, aux règlements et aux directives données à la société en vertu de l'article 8.»

L'amendement, mis aux voix, est adopté.

M. Roy (*Laval*) propose que l'article 7 soit de nouveau modifié en y supprimant, à la page 5, les lignes 3 à 10 qui sont remplacées par ce qui suit:

«tion d'agir en conformité avec la présente loi, les règlements ou les directives données à la société en vertu de l'article 8.»

L'amendement, mis aux voix, est adopté.

M. Roy (*Laval*) propose que l'article 7 soit de nouveau modifié en y supprimant, à la page 5, les lignes 11 à 17 qui sont remplacées par ce qui suit:

Responsabilité limitée de l'administrateur

«(11) Un administrateur n'encourt aucune responsabilité en vertu du paragraphe (9) du présent article ni du paragraphe 117(1) de la *Loi sur les corporations commerciales canadiennes* s'il se fie de bonne foi

a) à des états financiers de la société qu'un dirigeant de celle-ci lui a remis ou dont un rapport écrit du vérificateur de la corporation déclare qu'ils reflètent bien la situation financière de celle-ci; ou

b) à un rapport d'un avocat, d'un comptable, d'un ingénieur, d'un évaluateur ou d'une autre personne dont la profession permet d'accorder foi à une déclaration qu'elle a faite.

Inopposabilité aux personnes de bonne foi

(12) Le fait qu'un acte de la société, notamment un transfert de propriété, contrevient à la présente loi, à un règlement intérieur de la société ou à toute directive donnée à la société conformément à l'article 8 est inopposable à une personne avant traité de bonne foi avec la société, directement, indirectement ou par l'intermédiaire de personnes également de bonne foi.

Bureau

(13) Le conseil choisit quatre administra-»

Après débat, l'amendement, mis aux voix, est adopté.

L'article 7 modifié, mis aux voix, est adopté.

Article 8

M. Forrestall propose que l'article 8 soit modifié en y supprimant, à la page 5, la ligne 24 qui est remplacée par ce qui suit:

«La société doit, par l'entremise de son conseil d'administration, dans l'exercice de ses»

Après débat, l'amendement, mis aux voix, est rejeté sur division par 7 voix contre 2.

On motion of Mr. Roy (*Laval*), it was resolved that Clause 8 be amended by striking out line 26 on page 5 and substituting the following therefor:

“activities, comply with directions of a general nature given to it”

The question being put on Clause 8, as amended, it was carried.

On Clause 9

Mr. Forrestall moved that Clause 9 be amended by striking out line 28 on page 5 and substituting the following therefor:

“The Governor in Council may, consistent with Section 3 of the provisions of the *National Transportation Act*”

After debate thereon, the question being put on the amendment, it was agreed to.

The question being put on Clause 9, as amended, it was carried.

On Clause 10

Mr. Forrestall moved that Clause 10 be amended by striking out line 2 on page 6 and substituting the following therefor:

“poration is four hundred million”

After debate thereon, the question being put on the amendment, it was negatived on the following division:

YEAS:

MESSRS.

Forrestall Stevens—2

NAYS:

MESSRS.

Caron McRae
Collenette Roy (*Laval*)
Flynn Stewart (*Cochrane*)
Loiselle (*Saint-Henri*) Watson—8

The question being put on Clause 10, as amended, it was carried.

On Clause 11

On motion of Mr. Roy (*Laval*), it was resolved that Clause 11 be amended by striking out line 25 on page 6 and substituting the following therefor:

“tion as evidence of such debt.”

The question being put on Clause 11, as amended, it was carried.

On Clause 12

On motion of Mr. Roy (*Laval*), it was resolved that Clause 12 be amended by striking out line 6 on page 7 and substituting the following therefor:

“issued as evidence of such debt in a princi-”

On motion of Mr. Roy (*Laval*), it was resolved that Clause 12 be further amended by striking out line 16 on page 7 and substituting the following therefor:

Sur motion de M. Roy (*Laval*), il est décidé que l'article 8 soit modifié en y supprimant, à la page 5, les lignes 24 et 25 qui sont remplacées par ce qui suit:

«8. La société doit, dans l'exercice de sa capacité et de ses attributions, se conformer aux directives écrites d'ordre général»

L'article 8 modifié, mis aux voix, est adopté.

Article 9

M. Forrestall propose que l'article 9 soit modifié en remplaçant la ligne 27, page 5, par ce qui suit:

«Le gouverneur en conseil peut, en conformité des dispositions de la *Loi nationale sur les transports*,»

Après débat, l'amendement, mis aux voix, est adopté.

L'article 9 modifié, mis aux voix, est adopté.

Article 10

M. Forrestall propose que l'article 10 soit modifié en remplaçant la ligne 2, page 6, par ce qui suit:

«quatre cent millions de dollars».

Après débat, l'amendement, mis aux voix, est rejeté sur division suivante:

EN FAVEUR:

MM.

Forrestall Stevens—2

CONTRE:

MM.

Caron McRae
Collenette Roy (*Laval*)
Flynn Stewart (*Cochrane*)
Loiselle (*Saint-Henri*) Watson—8

L'article 10 modifié, mis aux voix, est adopté.

Article 11

Sur motion de M. Roy (*Laval*), il est décidé que l'article 11 soit modifié en y supprimant, à la page 6, les lignes 22 et 23 qui sont remplacées par ce qui suit:

«b) «tout document délivré par la société et constatant cette dette.»

L'article 11 modifié, mis aux voix, est adopté.

Article 12

Sur motion de M. Roy (*Laval*), il est décidé que l'article 12 soit modifié en remplaçant la ligne 5, page 7, par ce qui suit:

«tout document délivré par la société et constatant cette dette jusqu'à concur-»

Sur motion de M. Roy (*Laval*), il est décidé que l'article 12 soit de nouveau modifié en remplaçant à la page 7, la ligne 13 par ce qui suit:

"tion as evidence of such debt."

The question being put on Clause 12, as amended, it was carried.

Clause 13 carried.

On Clause 14

On motion of Mr. Roy (*Laval*), it was resolved that Clause 14 be amended by striking out line 4 on page 8 and substituting the following therefor:

"and any document issued as evidence of such"

The question being put on Clause 14, as amended, it was carried.

On Clause 15

Mr. Stewart (*Cochrane*) moved that Clause 15 be amended by striking out lines 11 to 34 on page 8 and substituting the following therefor:

(a) "borrow money on the credit of" the Corporation and guarantee debt obligations of its subsidiaries;

(b) issue or re-issue, sell or pledge debt obligations, secured or unsecured, of the Corporation; and

(c) charge, mortgage, hypothecate, cede and transfer, pledge or otherwise create a security interest in any or all of the currently owned or subsequently acquired real or personal movable or immovable property of the Corporation to secure any debt obligations or money borrowed or any other debt or liability of the Corporation.

And debate arising thereon—

At 12:20 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

EVENING SITTING

(31)

The Standing Committee on Transport and Communications met at 8:20 o'clock p.m., the Chairman, Mr. Campbell, presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Campbell (*LaSalle-Emard-Côte Saint-Paul*), Collenette, Condon, Flynn, Forrestall, Guay (*Lévis*), Harquail, Langlois, Loiselle (*Saint-Henri*), Mazankowski, Munro (*Esquimalt-Saanich*), Roy (*Laval*), Stevens, Stewart (*Cochrane*) and Watson.

Other Members present: Messrs. McRae and Caron.

Appearing: The Honourable Otto E. Lang, Minister of Transport.

Witness: From Air Canada: Mr. Claude I. Taylor, President.

The Committee resumed consideration of Bill C-17, An Act respecting the reorganization of Air Canada (Air Canada Act, 1976).

Debate resumed on the amendment by Mr. Stewart (*Cochrane*) that Clause 15 be amended by striking out lines 11 to 34 on page 8 and substituting the following therefor:

(a) "borrow money on the credit of the Corporation and guarantee debt obligations of its subsidiaries;

«b) tout document délivré par la société et constatant cete dette»

L'article 12 modifié, mis aux voix, est adopté.

L'article 13 est adopté.

Article 14

Sur motion de M. Roy (*Laval*), il est décidé que l'article 14 soit modifié en y supprimant, à la page 8, les lignes 3 et 4 qui sont remplacées par ce qui suit:

«décret, annuler toute dette ainsi que tout document la constatant, de la Compagnie des chemins de»

L'article 14 modifié, mis aux voix, est adopté.

Article 15

M. Stewart (*Cochrane*) propose que l'article 15 soit modifié en remplaçant les lignes 10 à 30, page 8, par ce qui suit:

a) contracter des emprunts sur son crédit et garantir les titres de créance consentis par ses filiales;

b) consentir des titres de créance ou les renouveler, garantis ou non, les vendre ou les donner en gage; et

c) engager, hypothéquer, *mortgage*, céder, transférer ou, de toute autre manière, consentir une sûreté sur ses biens présents ou futurs, mobiliers ou immobiliers, pour garantir ses titres de créance, ses emprunts, autres dettes ou engagements.

Le débat s'engage par la suite—

A 12 h 20, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

SÉANCE DU SOIR

(31)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 20 h 20 sous la présidence de M. Campbell (président).

Membres du Comité présents: MM. Campbell (*LaSalle-Emard-Côte Saint-Paul*), Collenette, Condon, Flynn, Forrestall, Guay (*Lévis*), Harquail, Langlois, Loiselle (*Saint-Henri*), Mazankowski, Munro (*Esquimalt-Saanich*), Roy (*Laval*), Stevens, Stewart (*Cochrane*) et Watson.

Autres députés présents: MM. McRae et Caron.

Comparaît: L'honorable Otto E. Lang, ministre des Transports.

Témoin: De Air Canada: M. Claude I. Taylor, président.

Le Comité reprend l'étude du bill C-17, Loi portant réorganisation d'Air Canada (Loi d'Air Canada de 1976).

Le débat se poursuit sur l'amendement de M. Stewart (*Cochrane*) que l'article 15 soit modifié en remplaçant les lignes 11 à 30, page 8, par ce qui suit:

a) «contracter des emprunts sur son crédit et garantir les titres de créance consentis par ses filiales;

(b) issue or re-issue, sell or pledge debt obligations, secured or unsecured, of the Corporation; and

(c) charge, mortgage, hypothecate, cede and transfer, pledge or otherwise create a security interest in any or all of the currently owned or subsequently acquired real or personal movable or immovable property of the Corporation to secure any debt obligations or money borrowed or any other debt or liability of the Corporation”

The question being put on the amendment, it was negatived on the following division: YEAS, 1; NAYS, 8.

On motion of Mr. Roy (*Laval*), it was resolved that Clause 15 be amended by striking out line 25 on page 8 and substituting therefor the following:

“other obligation of the Corporation.”

On motion of Mr. Roy (*Laval*), it was resolved that Clause 15 be amended by striking out, in the French version, line 29 on page 8 and substituting the following therefor:

“emprunts, les attributions que lui confèrent les”

The question being put on Clause 15, as amended, it was carried.

On Clause 16

On motion of Mr. Roy (*Laval*), it was resolved that Clause 16 be amended by striking out lines 1 and 2 on page 9 and substituting therefor the following:

“indebtedness of the Corporation”.

On motion of Mr. Roy (*Laval*), it was resolved that Clause 16 be further amended by striking out line 13 on page 9 and substituting therefor the following:

“repayment of which is”

The question being put on Clause 16 as amended, it was carried.

On Clause 17

Mr. Roy (*Laval*) moved that Clause 17 be amended by striking out lines 24 to 28 on page 9 and substituting the following therefor:

Appointment of auditors

“17. (1) The accounts and financial transactions of the Corporation shall be examined by an auditor appointed in each year by the Governor in Council.”

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Mr. Roy (*Laval*) moved that Clause 17 be further amended by striking out lines 36 to 44 on page 9 and lines 1 to 30 on page 10 and substituting therefor the following:

Auditor report

“(4) The Corporation shall prepare or cause to be prepared in respect of each year financial statements of the Corporation in accordance with the practices recommended by the Canadian Institute of Chartered Accountants, which statements shall include a balance sheet, an income statement, a statement of retained earnings and a statement of changes in the financial position of the Corporation from that of the immediately preceding year.

b) consentir des titres de créance ou les renouveler, garantis ou non, les vendre ou les donner en gage; et

c) engager, hypothéquer, *mortgage*, céder, transférer ou, de toute autre manière, consentir une sûreté sur ses biens présents ou futurs, mobiliers ou immobiliers, pour garantir ses titres de créance, ses emprunts, autres dettes ou engagements.»

L'amendement, mis aux voix, est rejeté sur division par 8 voix contre 1.

Sur motion de M. Roy (*Laval*), il est décidé que l'article 15 soit modifié en remplaçant la ligne 23 à la page 8, par ce qui suit:

«prunts ou autres engagements.»

Sur motion de M. Roy (*Laval*), il est décidé que l'article 15 soit modifié en remplaçant dans la version française, à la page 8, la ligne 29 par ce qui suit:

«emprunts, les attributions que lui confèrent les»

L'article 15, modifié, mis aux voix, est adopté.

Article 16

Sur motion de M. Roy (*Laval*), il est décidé que l'article 16 soit modifié en remplaçant les lignes 1 et 2, page 9, par ce qui suit:

«Sa Majesté du chef du Canada, les dettes de la société.»

Sur motion de M. Roy (*Laval*), il est décidé que l'article 16 soit de nouveau modifié en remplaçant les lignes 11 à 15, page 9, par ce qui suit:

«En cas d'emprunt dont le remboursement est garanti conformément au paragraphe (2) et que la société contracte en vue du remboursement intégral ou partiel d'un prêt visé au paragraphe (1), la limite»

L'article 16 modifié, mis aux voix, est adopté.

Article 17

M. Roy (*Laval*) propose que l'article 17 soit modifié en remplaçant les lignes 20 à 24, à la page 9, par ce qui suit:

Nomination des vérificateurs

«17. (1) Les comptes et opérations financières de la société doivent être examinés annuellement par le vérificateur nommé chaque année par le gouverneur en conseil.»

L'amendement, mis aux voix, est adopté.

M. Roy (*Laval*) propose que l'article 17 soit de nouveau modifié en remplaçant, à la page 9, les lignes 33 à 41, et, à la page 10, les lignes 1 à 26 par ce qui suit:

Rapport des vérificateurs

«(4) La société doit établir ou faire établir, pour chaque année, conformément aux recommandations de l'Institut canadien des comptables agréés, ses états financiers contenant un bilan, un état des revenus et dépenses, un état des bénéfices non répartis et un état des changements qu'a connus sa situation financière par rapport à l'année précédente.

Idem

(5) The auditor appointed under subsection (1) shall audit annually the financial statements referred to in subsection (4) and, in connection therewith, after due examination of the accounts and financial transactions of the Corporation, shall report concurrently to the Minister and the Board whether, in his opinion,

(a) the Corporation has kept proper books of account; and

(b) the financial statements of the Corporation are in agreement with the books of account and were prepared on a basis consistent with that of the preceding year and present fairly the financial position of the Corporation and the results of its operations;

and the auditor shall call attention to any other matters falling within the scope of his examination that in his opinion should be brought to the attention of the Minister.

Tabling of reports

(6) The Corporation shall, within three months after the termination of each year, transmit to the Minister a report approved by the Board on the activities of the Corporation for that year, including financial statements prepared under subsection (4) and the auditor's report thereon, and the Minister shall cause such report to be laid before Parliament within fifteen days after receipt thereof or, if Parliament is not then sitting, on any of the first fifteen days next thereafter that Parliament is sitting.

Evidence of Directors approval

(7) The approval of the report referred to in subsection (6) shall be evidenced by the signature of one or more directors.

"Year" defined

(8) For the purposes of this section, "year" means the financial year of the Corporation."

The question being put on the amendment it was agreed to.

Mr. Mazankowski moved that Clause 17 be amended by adding immediately after line 28, on page 10, the following new subclause:

"(5.1) Every report tabled under this section stands permanently referred to any Committee of the House of Commons established for the purpose of reviewing matters relating to transportation."

And a point of Order arising as to the procedural acceptability of the motion, the Chairman ruled it in order.

After debate thereon, the question being put on the amendment, it was agreed to on the following division: YEAS, 8; NAYS, 2.

The question being put on Clause 17 as amended, it was carried.

Clause 18 carried.

On Clause 19

Mr. Forrestall moved that Clause 19 be amended by striking out lines 42 to 45 on page 10 and substituting therefor the following:

Exemption from subsection 71(4) of *Financial Administration Act*

Idem

(5) Le vérificateur nommé conformément au paragraphe (1) doit, chaque année, vérifier les états financiers visés au paragraphe (4) et, relativement à ces états, après examen des comptes et des opérations financières de la société, il doit présenter, tant au Ministre qu'au conseil, un rapport dans lequel il précise si, à son avis,

a) la société a tenu les livres de comptabilité appropriés; et

b) les états financiers de la société sont conformes aux livres de comptabilité, ont été établis selon une méthode compatible avec celle de l'année précédente et reflètent fidèlement la situation financière de la société et les résultats de ses transactions.

Dans le cadre de son examen, il doit signaler toute autre situation qui, à mon avis, doit être portée à l'attention du Ministère.

Dépôt des rapports

(6) La société doit, dans les trois mois suivant la fin de chaque année, adresser au Ministre un rapport approuvé par le conseil, sur les activités de la société pendant l'année en question, y compris les états financiers établis conformément au paragraphe (4) et le rapport du vérificateur. Le Ministre doit faire déposer devant le Parlement un exemplaire de ce rapport dans les quinze jours de sa réception ou, si le Parlement ne siège pas, dans les quinze premiers jours de la séance subséquente.

Attestation de l'approbation du rapport

(7) L'approbation du rapport visé au paragraphe (6) est attestée par la signature d'au moins un administrateur.

Définition d'«année»

(8) Aux fins du présent article, «année» désigne l'année financière de la société.»

L'amendement, mis aux voix, est adopté.

M. Mazankowski propose que l'article 17 soit modifié en y insérant à la page 10 immédiatement après la ligne 23, le nouveau paragraphe suivant:

«(5.1) Tout rapport déposé en vertu du présent article est automatiquement déféré à un comité de la Chambre des communes chargé d'examiner les questions relatives aux transports.»

On soulève un rappel au Règlement quant à l'admissibilité de la procédure sur la motion; le président la déclare recevable.

Après débat, l'amendement, mis aux voix, est adopté sur division par 8 voix contre 2.

L'article 17 modifié, mis aux voix, est adopté.

L'article 18 est adopté.

Article 19

M. Forrestall propose que l'article 19 soit modifié en remplaçant les lignes 42 à 45, page 10, par ce qui suit:

Non applicabilité du paragraphe 71(4) de la *Loi sur l'administration financière*

"19. Subsection 71(4) of the *Financial Administration Act* does not apply to the Corporation."

The question being put on the amendment, it was agreed to.
The question being put on Clause 19, as amended, it was carried.

Clause 20 carried.

Clause 21 carried.

Mr. Roy (*Laval*) moved that Clause 22 be amended by striking out lines 8 to 12 on page 11 and substituting the following therefor.

Application of *Canada Business Corporations Act*

"22. The definitions "affairs", "body corporate", "debt obligation", "security" and "security interest" in subsection 2(1), sections 17, 23, 40, 42 except paragraphs (2) (a), (c) and (e) and subparagraph (2) (d) (ii) thereof, sections 46, 111, 112, 115, 164, 166 and 250 and subsections 2(2) to (5), 16(1), 20(1) and (2), 21(1), 37(9) and (10), 109(9), 117(1), 118(1) to (3), 119(1), (3), (4), (5) and (7), 163(2) to (4) of the *Canada Business Corporations Act* apply, with such modifications as the circumstances require, to the Corporation.

Corporation not agent of Her Majesty

22.1 The Corporation is not an agent of Her Majesty and its officers and employees are not part of the Public Service of Canada."

After debate thereon, the question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 22 as amended carried.

On motion of Mr. Roy (*Laval*), it was resolved that Clause 23 be amended by striking out line 15 on page 11 and substituting therefor the following:

"Shall cease to have effect sixty days after the".

Clause 23 as amended carried.

Clauses 24 and 25 carried.

Clause 1 carried.

The Title carried.

The Bill, as amended, carried.

Ordered,—that the Chairman report the Bill, as amended, to the House of Commons.

On motion of Mr. Collenette, it was resolved that a reprint of Bill C-17 as amended be ordered for the use of the House of Commons at the report stage.

It was agreed that the document entitled "Canadian Airlines" submitted by Air Canada be printed as an appendix to this day's Minutes of Proceedings and Evidence (*See Appendix TC-11*).

At 10:35 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

"19. Le paragraphe 71(4) de la *Loi sur l'administration financière* ne s'applique pas à la société."

L'amendement, mis aux voix, est adopté.

L'article 19 modifié, mis aux voix, est adopté.

L'article 20 est adopté.

L'article 21 est adopté.

M. Roy (*Laval*) propose que l'article 22 soit modifié en remplaçant les lignes 9 à 13, à la page 11, par ce qui suit:

Application de la *Loi sur les corporations commerciales canadiennes*

"22. Les définitions d'«affaires», de «personne morale», de «titre de créance», de «valeur mobilière» et de «sûreté» au paragraphe 2(1), les articles 17, 23, 40, 42 (à l'exception des alinéas (2)a), c) et e) et du sous-alinéa (2)d) (ii), 46, 111, 112, 115, 164, 166 et 250 et les paragraphes 2(2) à (5), 16(1), 20(1) et (2), 21(1), 37(9) et (10), 109(9), 117(1), 118(1) à (3), 119(1), (3), (4), (5) et (7), 163(2) à (4) de la *Loi sur les corporations commerciales canadiennes* s'appliquent à la société avec les modifications requises par les circonstances.

La société n'est pas mandataire de Sa Majesté

22.1 La société n'est pas mandataire de Sa Majesté. Ses dirigeants et ses employés ne font pas partie de la Fonction publique du Canada."

Après débat, l'amendement, mis aux voix, est adopté.

L'article 22 modifié est adopté.

Sur motion de M. Roy (*Laval*) il est décidé que l'article 23 soit modifié en remplaçant à la page 11, la ligne 17 par ce qui suit:

«soixante jours après l'entrée en vigueur de la»

L'article 23 modifié est adopté.

Les articles 24 et 25 sont adoptés.

L'article 1 est adopté.

Le titre est adopté.

Le bill modifié est adopté.

Il est ordonné,—Que le président fasse rapport du bill, tel que modifié, à la Chambre des communes.

Sur motion de M. Collenette, il est décidé que l'on ordonne la réimpression du bill C-17, tel que modifié, pour l'usage de la Chambre des communes à l'étape du rapport.

Il est convenu que le document intitulé «Lignes aériennes canadiennes» présenté par Air Canada soit joint aux procès-verbal et témoignages de ce jour (*Voir appendice TC-11*).

A 22 h 35, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Nino A. Travella

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Tuesday, June 28, 1977

• 0953

[Text]

The Chairman: Order, please. We have a quorum and we will resume consideration of Bill C-17, an Act respecting the reorganization of Air Canada.

On Clause 7—Board of directors.

The Chairman: We will resume consideration of Mr. Mazankowski's amendment that:

Clause 7(3) be amended by striking out lines 4 to 6 on page 4 and substituting the following therefor:

Each director shall be appointed by the Governor in Council, on the recommendation of the Chairman and the President to hold office during . . .

Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Thank you. I want to express the apologies for Mr. Mazankowski's not being present with us this morning. The arguments put forward at our last meeting, I think, stand and we believe, in terms of sound business practices in this country, that the intent of the amendment is one that should be adhered to. We listened to the witnesses counter those arguments and while not necessarily accepting them but realizing the position that the Minister feels such amendment would place him in, we are prepared to discuss for a few minutes the possibility of some modification so that at least the principle of consultation, if nothing else, with the executive officers and the Chairman of the Board prior to the appointment could find a resting place somewhere in the bill. Perhaps the Minister might for a moment or two direct himself to that as a possibility or if one of the members wanted to move a subamendment to it, the mover originally of this amendment is quite prepared to accept a modification along those lines if it is acceptable to the government and, I think, others having made the arguments last week it is not necessary to repeat them at this time. I will simply let it go at that. If some accommodation can be found at least on the principle of consultation, that would be quite acceptable to us.

• 0955

The Chairman: Mr. Stewart.

Mr. Stewart: Thank you, Mr. Chairman. I am glad to hear Mr. Forrestall make those remarks because it is something in that vein that I had in mind, a compromise solution. I am very concerned about this particular clause as I indicated the other day and I have always felt there should be some kind of criteria for the appointment of members of the board. In looking into this it is rather difficult to figure out how to set up a list of criteria. What kind of things do you put that are not already obvious and other things that might be just negative? We all want to make sure that there is no political patronage unduly. Of course, some members of this Committee, I am sure, who are here today undoubtedly would be acceptable not only to the Minister but to the President of Air Canada should

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le mardi 28 juin 1977

[Translation]

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Nous avons le quorum nécessaire et nous reprenons l'examen du Bill C-17, Loi portant réorganisation d'Air Canada.

Sur l'article 7—*Conseil d'administration*

Le président: Nous reprenons l'examen de l'amendement de M. Mazankowski, qui propose:

Qu'on modifie le paragraphe 7(3) en remplaçant les lignes 4 à 7, page 4, par:

(3) Les administrateurs sont nommés à titre amovible par le gouverneur en Conseil, sur recommandation du président du Conseil et du président de la société, pour un mandat de»

Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Merci. J'aimerais vous transmettre les excuses de M. Mazankowski pour son absence, ce matin. D'après moi, les arguments présentés lors de notre dernière réunion tiennent toujours et nous estimons que, pour respecter certains principes de saine gestion commerciale au Canada, il convient d'adhérer à l'esprit de cet amendement. Nous avons entendu les témoins contredire ces arguments et, bien que n'acceptant pas nécessairement leurs répliques mais nous rendant compte de la position dans laquelle le ministre estime que cela le placerait, nous sommes prêts à discuter pendant quelques minutes de la possibilité de modifier l'amendement de manière à permettre au moins l'introduction, dans ce projet de loi, du principe de la consultation avec la haute direction et le président du conseil avant la nomination des administrateurs. Le ministre peut, peut-être, envisager cette possibilité pendant quelques instants; si l'un des députés veut proposer un sous-amendement à cet amendement, son auteur serait prêt à accepter une modification dans ce sens, si le gouvernement y consent. Je pense que les arguments ayant déjà été présentés la semaine dernière, il est inutile d'y revenir aujourd'hui. Je m'en tiendrai à cela. S'il nous est possible d'en arriver au moins à un arrangement quant aux principes de la consultation, nous jugerons cela acceptable.

Le président: Monsieur Stewart.

M. Stewart: Merci, monsieur le président. Je suis heureux d'entendre M. Forrestall faire ces observations, car je songeais moi-même à un compromis de cette sorte. Comme je l'ai dit, l'autre jour, cet article précis me préoccupe beaucoup et j'ai toujours pensé qu'il devrait y avoir certains critères régissant la nomination des membres du conseil. J'admets qu'il est difficile d'établir une liste de critères. Comment éviter d'y inscrire ce qui est évident et ce qui pourrait être nuisible? Nous voulons tous nous assurer de la suppression de tout patronage politique indu. Assurément, certains des membres de ce comité, présents aujourd'hui, seraient jugés acceptables non seulement par le ministre, mais par le président d'Air Canada, si l'on proposait leur nomination. Je peux toutefois

[Texte]

we ever be appointed but I can think of others who shall remain nameless, who do not happen to be here this morning and nobody would necessarily want them named even if the Governor in Council should so decide.

It is very difficult to make a set of criteria so I would like to make a subamendment. By having a consultation between the President and Chairman of Air Canada with the Governor in Council, at least they would have the opportunity of an input in the nomination of these people to the Board. From what I can gather, that would be an acceptable kind of compromise. Before moving it I should like to ask the Minister if indeed it would be acceptable if we were to change in the amendment the words "on the recommendation of" to "in consultation with the Chairman and the President"?

Hon. Otto E. Lang (Minister of Transport): I agree with the spirit of that, Mr. Chairman. Perhaps I might suggest the words "after consultation with" so that there is not the appearance of the Governor in Council being involved directly and immediately with the President and Chairman. But "after consultation with" seems to me to be reasonable.

Mr. Stewart: Thank you very much, Mr. Minister, for an excellent suggestion then. If it is agreeable, Mr. Chairman, I would move a subamendment to the amendment by Mr. Don Mazankowski in Clause 7(3) by striking the words "on the recommendation of" and substituting therefor "after consultation with".

The Chairman: Mr. Lang.

Mr. Stewart: On a point of order.

The Chairman: I am sorry, Mr. Stewart.

Mr. Stewart: I understand that there is some legalese that should go into this to make it precise. Would that be all right?

• 1000

Mr. Forrestall: Are you filibustering your own bill, Mr. Lang?

Mr. Lang: There is a slight revision in the order of those same words.

Mr. Stewart: Just a revision for the legal technicalities.

Mr. Forrestall: Who would ever know it?

Mr. Stewart: Nobody would ever know, I do not think. Mr. Chairman, if you would permit then, in line 5 of the bill where it says "man" of Chairman, the words then would read:

man and the President shall, after consultation with the President, be appointed by

Mr. Forrestall: Actually it is Mr. Stewart's fault. He just did not read properly.

The Chairman: The subamendment by Mr. Stewart reads that Bill C-17 be amended by striking line 5 on page 4 and substituting the following:

man and the President shall, after consultation with the President, be appointed by

[Traduction]

songer à d'autres personnes que je ne nommerai pas, qui ne sont pas ici ce matin et que personne ne voudrait nécessairement voir devenir membres du conseil, même si le gouverneur en conseil le voulait.

Il est très difficile d'établir une série de critères; j'aimerais donc proposer un sous-amendement. Si le président du conseil et le président de la société Air Canada peuvent consulter le gouverneur en conseil, ils auront au moins la possibilité d'exprimer leurs opinions lors de la nomination des membres du conseil. D'après les renseignements que j'ai obtenus, ce serait là un compromis acceptable. Avant de proposer mon amendement, j'aimerais demander au ministre s'il serait acceptable de modifier l'amendement en y remplaçant les mots «sur recommandation du président du conseil et du président de la société» par les mots «en consultation du président du conseil et du président de la société»?

L'hon. Otto E. Lang (ministre des Transports): Je suis d'accord avec l'esprit de cette proposition, monsieur le président. J'aimerais toutefois proposer les mots «après consultation du», afin qu'il ne semble pas que le gouverneur en conseil est directement et immédiatement lié au président du Conseil et au président de la société. «Après consultation du» me semble être une formulation raisonnable.

M. Stewart: Merci beaucoup, monsieur le ministre, pour cette excellente suggestion. Si vous voulez bien, monsieur le président, je propose un sous-amendement à l'amendement du paragraphe 7(3) proposé par M. Don Mazankowski: qu'on supprime les mots «sur recommandation du», et qu'on les remplace par «après consultation du».

Le président: Monsieur Lang.

M. Stewart: J'invoque le Règlement.

Le président: Veuillez m'excuser, monsieur Stewart.

M. Stewart: Si j'ai bien compris, il faudrait respecter une certaine terminologie juridique afin de rendre cela plus précis. Êtes-vous d'accord?

M. Forrestall: Vous faites de l'opposition systématique à votre propre projet de loi, monsieur Lang?

M. Lang: Il y a une légère modification de l'ordre de ces mots.

M. Stewart: C'est une simple modification pour satisfaire à des aspects juridiques.

M. Forrestall: Mais le saurait-on jamais?

M. Stewart: J'imagine que non. Monsieur le président, je propose donc que l'on supprime la ligne 7 du paragraphe 7(3) du bill et qu'on la remplace par ce qui suit:

le gouverneur en conseil, après consultation du président de la société, pour un mandat de

M. Forrestall: En fait, c'est la faute de M. Stewart. Il n'a simplement pas lu cela correctement.

Le président: Le sous-amendement de M. Stewart se lit comme suit: qu'on modifie le Bill C-17 en supprimant la ligne 7, page 4, en la remplaçant par ce qui suit:

le gouverneur en conseil, après consultation du président de la société, pour un mandat de

[Text]

Subamendment agreed to.

Amendment, as amended, agreed to.

Le président: Monsieur Roy.

M. Roy: Monsieur le président, j'aimerais proposer que l'article 4.(7)b) à la page 4 de la version française du Bill C-17 soit modifié en supprimant les lignes 31 et 32 et en les remplaçant par ce qui suit:

b) l'administration de la société et l'exercice de ses attributions.

Il s'agit là seulement de la version française, monsieur le président.

Amendment agreed to.

Le président: Monsieur Roy.

M. Roy: Je propose que le Bill C-17 soit modifié, (a) en y supprimant à l'article 7.(8) à la page 4 les lignes 37 à 41 qui sont remplacées par ce qui suit:

(8) En cas d'absence ou d'empêchement et (b) en y supprimant à la page 4 . . .

Le président: Monsieur Roy, un instant. L'amendement (a) est un amendement séparé.

It is moved by Mr. Roy that Bill C-17 be amended:

(a) by striking out lines 36 to 41 on page 4 and substituting the following:

In the event of the absence or incapacity

Shall the amendment carry? Mr. Collenette?

Mr. Collenette: Mr. Chairman, I was talking to Mr. Stewart about Clause 7(4) and then we went on rather quickly so I may be out of order. I would like to ask the Minister one question on Clause 7.(4).

The Chairman: Mr. Collenette, we will have to dispose of the amendment first. Then, I will have to get agreement to go back to the clause, if you do not mind.

Mr. Collenette: Okay.

Amendment agreed to.

The Chairman: Is it agreeable that we go back to Clause 7.(4)? Mr. Collenette has a question for the Minister. Agreeable?

Some hon. Members: Agreed.

Mr. Collenette: Mr. Chairman, I would just like to ask the Minister if there was any consideration given to limiting the number of terms that a director may serve. It says here that

. . . any director . . . is eligible for reappointment on the expiration of his term . . .

• 1005

I would like to know whether the Minister is concerned or would be concerned about directors' being continually reappointed. I give you an example. One of the directors of Canadian National Railways at present has been, I believe, reappointed for two consecutive terms, which makes 10 years.

[Translation]

Le sous-amendement est adopté.

L'amendement modifié est adopté.

The Chairman: Mr. Roy.

Mr. Roy: Mr. Chairman, I would like to move that paragraph 7(7)(b) of the French version of Bill C-17 be amended by striking out lines 31 and 32 on page 4 by substituting the following:

b) l'administration de la société et l'exercice de ses attributions.

This deals only with the French version, Mr. Chairman.

L'amendement est adopté.

The Chairman: Mr. Roy.

Mr. Roy: I move that Bill C-17 be amended (a) by striking out lines 36 to 41 on page 4 and by substituting the following:

(8) in the event of the absence or incapacity — and (b) by striking out line 44 on page 4 . . .

The Chairman: Mr. Roy, just a moment The amendment to subclause (a) is a separate amendment.

M. Roy propose que le Bill C-17 soit modifié:

a) en y supprimant à l'article 7(8), page 4, les lignes 37 à 41 qui sont remplacées par ce qui suit:

(8) en cas d'absence ou d'empêchement

L'amendement est-il adopté? Monsieur Collenette?

M. Collenette: Monsieur le président, je parlais à M. Stewart du paragraphe 7(4), et nos travaux ont ensuite avancé si rapidement que mes propos sont peut-être irrecevables. J'aimerais poser au ministre une question au sujet du paragraphe 7(4).

Le président: Monsieur Collenette, nous devons d'abord régler la question de cet amendement. Ensuite, je devrai obtenir des membres du Comité la permission d'en revenir à l'article qui vous intéresse, si vous le voulez bien.

M. Collenette: Très bien.

L'amendement est adopté.

Le président: Êtes-vous d'accord pour que nous en revenions au paragraphe 7(4)? M. Collenette a une question à poser au ministre. D'accord?

Des voix: D'accord.

M. Collenette: Monsieur le président, j'aimerais simplement demander au ministre si l'on a envisagé de limiter le nombre de mandats accordés à un administrateur. On dit ici:

. . . le mandat des administrateurs . . . est renouvelable.

Je me demande si le ministre ne trouve pas inquiétante la possibilité de renommer constamment les mêmes administrateurs. Fournissons un exemple: si je ne m'abuse, un des administrateurs actuels du Canadien National en est à son deuxième mandat consécutif, ce qui signifie qu'il aura siégé au

[Texte]

To spend 10 years as a director of one of these corporations, I think, is perhaps a little too long. I believe a corporation this size could certainly benefit from a turnover in ideas, a refreshment, if you will, of ideas brought to the board of directors. Would there be any consideration to putting a limit on that?

Mr. Lang: I think not. That is fully flexible as it now stands and you can balance, therefore, having continuity with a superb director who is really contributing very fully and is very familiar with the operation of the company. It would be a shame to lose him. After all, it is very often a contribution made of expertise and time and effort by the members of the board, and if you have a prize director you certainly would not want to lose him because you came up against a time limit. On the other hand, it is fully flexible, there is no need for reappointment if other considerations should apply.

Mr. Collenette: One question on that. If someone is reappointed for a number of years there is a tendency for that person almost to become part of the status quo at a corporation or institution. As we know, there is often a change in ministers—we have had, I think, three ministers over ten years—and it is conceivable that you could have a director or board of directors that would in a sense, gain advantage by being continually reappointed. I would not suggest that these people could use this position unfairly, but my experience has been that in such situations people become engrained, they become rigid and inflexible and will not really accept new ideas. The Minister may be transferred to another portfolio or the President may resign or leave for some reasons, yet you have this continual board of directors carrying on with policy.

Mr. Lang: I think any minister recommending to Governor in Council for reappointment, or considering new appointments, will be able to take that into consideration as well.

Mr. Collenette: Okay.

The Chairman: Thank you, Mr. Collenette. Mr. Roy.

M. Roy: Le Bill C-17 est modifié en supprimant à l'article 7, à la page 4, la ligne 44, remplacée par ce qui suit:

« . . . trateur à le remplacer.

Et en remplaçant le sous-paragraphe 9 par ce qui suit:

«(9) Les administrateurs et les dirigeants de la société doivent se conformer à la présente loi, aux règlements et aux directives donnés à la société en vertu de l'article 8.

The Chairman: It is moved by Mr. Roy that Bill C-17 be amended (b) by striking out line 44 on page 4 and substituting the following:

of the directors to act as Chairman. (9) Every director and officer of the Corporation shall comply with this Act, the by-laws and every direction given to the Corporation under section 8.

[Traduction]

conseil pendant 10 ans. Je pense qu'un mandat d'administrateur d'une de ces sociétés qui dure 10 ans est peut-être trop long. J'estime qu'une société aussi importante que celle-ci pourrait certes bénéficier de tout renouvellement des idées, de tout rafraîchissement des idées, pour ainsi dire, au sein du conseil d'administration. A-t-on envisagé d'imposer une limite?

M. Lang: Je ne le pense pas. La formulation actuelle est extrêmement souple et permet de maintenir la continuité en gardant les services d'un excellent administrateur qui contribue vraiment à l'essor de la société car il en connaît parfaitement les travaux. Il serait regrettable de le perdre. Après tout, les membres du Conseil ont souvent beaucoup d'expérience, ont consacré beaucoup de temps et d'efforts aux travaux de la société, et l'on ne voudrait certes pas perdre un bon administrateur pour respecter une disposition limitant la durée du mandat. D'autre part, nous jouissons de toute la souplesse nécessaire; rien ne nous oblige de nommer une personne de nouveau si d'autres considérations entrent en ligne de compte.

M. Collenette: J'aimerais faire une observation. Si l'on accorde un nouveau mandat à un administrateur, il a tendance à imposer à la société ou à l'institution concernée un certain statu quo. Comme nous le savons, les ministres sont souvent changés; si je ne me trompe, nous avons eu trois ministres en 10 ans; il serait donc concevable que des administrateurs tirent profit, en quelque sorte, du renouvellement de leur nomination. Je ne veux pas dire que ces personnes pourraient utiliser ce poste à mauvais escient, mais d'après mon expérience, dans ces cas-là, les personnes concernées ont tendance à s'incruster, à durcir leurs positions et à ne pas accepter les idées nouvelles. Le ministre peut changer de portefeuille, le président de la société peut présenter sa démission ou quitter pour une raison quelconque; pourtant, le conseil d'administration est inamovible et poursuit une politique toujours semblable.

M. Lang: Je pense que tout ministre présentant des recommandations au gouverneur en conseil quant au renouvellement d'un mandat, ou quant à de nouvelles nominations, saurait également prendre cela en ligne de compte.

M. Collenette: Très bien.

Le président: Merci, monsieur Collenette. Monsieur Roy.

Mr. Roy: I move that subclause 7(9) of Bill C-17 be amended by striking out line 44 on page 4 and by substituting the following:

«of the directors to act as chairman.»

And by replacing subclause (9) by the following:

«(9) Every director and officer of the Corporation shall comply with this Act, the bylaws and every direction given to the Corporation under Section 8.»

Le président: M. Roy propose que le Bill C-17 soit modifié b) en y supprimant, à la page 4, la ligne 44, qui serait remplacée par ce qui suit:

trateur à le remplacer. (9) Les administrateurs et les dirigeants de la société doivent se conformer à la présente loi, aux règlements et aux directives données à la société en vertu de l'article 8.

[Text]

Amendment agreed to.

The Chairman: Mr. Roy.

M. Roy: Le Bill C-17 est modifié en supprimant à la page 5 les lignes 3 à 10 remplacées par ce qui suit:

«...tion d'agir en conformité avec la présente loi, les règlements ou les directives donnés à la société en vertu de l'article 8...»

The Chairman: It is moved by Mr. Roy that Bill C-17 be amended (c) by striking out lines 2 to 8 on page 5 and substituting the following:

the duty to act in accordance with this Act, the by-laws, or any direction given to the Corporation under section 8.

Amendment agreed to.

• (1010)

Le président: Monsieur Roy.

M. Roy: Je propose que le Bill C-17 soit modifié d) en y supprimant, à la page 5, les lignes 11 à 17 qui sont remplacées par ce qui suit:

(11) Un administrateur n'encourt aucune responsabilité en vertu des paragraphes (9) ou (10) du présent article ni du paragraphe 117(1) de la Loi sur les corporations commerciales canadiennes s'il se fie de bonne foi

a) à des états financiers de la société qu'un dirigeant de celle-ci lui a remis ou dont un rapport écrit du vérificateur de la corporation déclare qu'ils reflètent bien la situation financière de celle-ci; ou

b) à un rapport d'un avocat, d'un comptable, d'un ingénieur, d'un évaluateur ou d'une autre personne dont la profession permet d'accorder foi à une déclaration qu'elle a faite.

(12) Le fait qu'un acte de la société, notamment un transfert de propriété, contrevient à la présente loi, à un règlement intérieur de la société ou à toute directive donnée à la société conformément à l'article 8 est inopposable à une personne ayant traité de bonne foi avec la société, directement, indirectement ou par l'intermédiaire de personnes également de bonne foi.

(13) Le conseil choisit quatre administra...

The Chairman: Mr. Watson.

Mr. Watson: I just question for clarification. How does this change in the proposed responsibility to be attributed to directors differ from what is required under the regular companies Act?

Mr. Lang: This really brings the provisions into line with the regular companies Act.

Mr. Watson: All it does is bring it into line.

Mr. Lang: Yes.

Mr. Watson: Is there any difference at all?

Mr. Lang: No.

The Chairman: Mr. Lyon.

[Translation]

L'amendement est adopté.

Le président: Monsieur Roy.

Mr. Roy: I move that Bill C-17 be amended by striking out lines 2 to 8 on page 5 and by substituting the following:

«the duty to act in accordance with this Act, the bylaws, or any direction given to the Corporation under Section 8...»

Le président: M. Roy propose que le Bill C-17 soit modifié c) en y supprimant, à la page 5, les lignes 3 à 10, et en les remplaçant par ce qui suit:

«...tion d'agir en conformité avec la présente loi, les règlements ou les directives données à la société en vertu de l'article 8...»

L'amendement est adopté.

The Chairman: Mr. Roy.

Mr. Roy: I move that Bill C-17 be amended d) by striking out lines 9 to 17 on page 5 and by substituting the following:

(11) A director is not liable under subsection (9) of this section or subsection 117(1) of the Canada Business Corporations Act if he relies in good faith on

a) financial statements of the Corporation represented to him by an officer of the Corporation or in a written report of the auditor of the Corporation fairly to reflect the financial condition of the Corporation; or

b) a report of a lawyer, accountant, engineer, appraiser or other person whose profession lends credibility to a statement made by him.

(12) the fact that an act of the Corporation, including any transfer of property, is contrary to this Act, the by-laws of the Corporation or any direction given to the Corporation under section 8 may not be used against persons dealing in good faith, directly or indirectly, with the Corporation or through any other persons who have so dealt with the Corporation.

(13) The Chairman, the President and...

Le président: Monsieur Watson.

M. Watson: J'aimerais obtenir des éclaircissements. En quoi cette modification des responsabilités des administrateurs est-elle différente de ce qui est exigé en vertu de la Loi sur les corporations?

M. Lang: En fait, cela rend les dispositions conformes à celles de la Loi sur les corporations commerciales.

M. Watson: Cela les rend conformes.

M. Lang: Oui.

M. Watson: Y a-t-il la moindre différence?

M. Lang: Non.

Le président: Monsieur Lyon.

[Texte]

Mr. James T. Lyon (Assistant Deputy Minister, Current Policy and Liaison, Department of Transport): Mr. Chairman, the greater part of the clauses are word for word from the Canada Business Corporations Act. The distinction between this and the other Act is that there are some essential differences between the bill and the Canada Corporations Act. The difference, which is material here, is that there are directives that we be given, whereas under the Canada Business Corporations Act the equivalent provision would be a unanimous shareholders' agreement. It is simply a matter of clearing up terminology between this Act and the Canada Business Corporations Act.

Mr. Watson: In effect, if they have a directive from on high, they are exempt from responsibility.

Mr. Lyon: Yes.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, just to the degree that it affects the amendment just moved by the distinguished Parliamentary Secretary, there are one or two other amendments that fit into those lines. I am apologizing, I suppose, to the Chair and to the members, but these amendments have not been prepared with regard to the French version. Perhaps Mr. Lyon could indicate to us whether or not the French version would have to be amended in order to deal with amendments I have with regard to the English version at this point in the bill.

The second thing that I am concerned about, and perhaps the Minister might address himself to it, is the general question which I think is appropriate to ask at some stage in all of these bills. Is the Minister personally satisfied that the French version reflects the English, and that the English in fact reflects the French version? Dealing with matters such as this in the different court systems of Canada, as the Minister is well aware, has given rise in the past to different conclusions and so forth. I think that at some point in time in respect of a bill such as this, it is important the Minister direct himself to that general question.

• 1015

The Chairman: Mr. Lang.

Mr. Lang: The best assurance I can give, Mr. Chairman, is that due care has been given to this question and indeed some later work led to several of the changes which are being proposed as we move through the bill to make quite sure that any problems are eliminated.

Mr. Forrestall: That was apparent to me but the question was more than simply rhetorical. I think it has to be said for those systems that have some recourse to the historical documents in considering the matters before us.

Mr. Chairman, we have an amendment to the French version and, again, I apologize for not having translated the amendments that, I guess, will be next with respect to the French version.

The Chairman: We will deal with his amendment first and then we will move to your amendment?

[Traduction]

M. James T. Lyon (sous-ministre adjoint, politique courante et liaison, ministère des Transports): Monsieur le président, la plus grande partie de cet amendement reprend, mot pour mot, la Loi sur les corporations commerciales canadiennes. La différence entre cette loi et celle que nous examinons, c'est qu'il existe des différences essentielles entre le bill et la Loi sur les corporations commerciales canadiennes. C'est une différence matérielle; dans le cas du bill, des directives seront fournies, alors que la disposition correspondante de la Loi sur les corporations commerciales canadiennes est celle de l'accord unanime des actionnaires. Il s'agit simplement d'aligner la terminologie de ce projet de loi sur celle de la Loi sur les corporations commerciales canadiennes.

M. Watson: En fait, si la société reçoit une directive provenant des hautes sphères, elle est dispensée de toute responsabilité.

M. Lyon: Oui.

M. Forrestall: Monsieur le président, il y a un ou deux autres amendements qui s'inscrivent dans le cadre de l'amendement que vient de proposer l'honorable secrétaire parlementaire. Je présente mes excuses au président et aux membres du Comité, car la version française de ces amendements n'est pas prête. Peut-être M. Lyon pourrait-il nous dire si la version française devrait être modifiée pour que soient acceptés les amendements que je propose en ce qui concerne la version anglaise du bill?

Deuxièmement, et peut-être le ministre pourrait traiter de cela, j'estime qu'il est bon de soulever la question qu'il faut, à un moment donné, poser à l'égard de tous ces projets de loi. Le ministre s'estime-t-il satisfait quant à la fidélité de la version française par rapport à la version anglaise et vice versa? Comme le sait parfaitement le ministre, il arrive, en ce qui a trait à ces questions, que les divers tribunaux du Canada interprètent ces textes de manières différentes. J'estime que, pour un projet de loi comme celui-ci, il est important qu'à un moment donné, le ministre s'occupe de cette question en général.

Le président: Monsieur Lang.

M. Lang: Tout ce dont je puis vous assurer, monsieur le président, c'est que cette question a été étudiée avec soin et nos travaux les plus récents nous ont amenés à apporter les modifications proposées afin de nous assurer que ces problèmes seront éliminés.

M. Forrestall: Je m'en suis rendu compte, mais la question n'est pas simplement rhétorique. Il faut dire que ces systèmes doivent pouvoir accéder aux documents historiques.

Monsieur le président, un amendement est proposé à la version française et je m'excuse de ne pas avoir fait traduire ces amendements.

Le président: Nous étudierons d'abord cet amendement puis nous passerons aux vôtres.

[Text]

Mr. Forrestall: Just as long as you go back and pick up if these are acceptable. If they are not then it does not matter.

The Chairman: You will have to clarify that Mr. Forrestall. We have an amendment later on to Clause 8 on page 5 but we can deal with the amendment first as moved by Mr. Roy and then move to your amendment.

Mr. Forrestall: Yes.

The Chairman: That is how the order of the sequence runs as far as the amendments are concerned to those clauses.

Mr. Forrestall: But the amendment ran through to lines 27...

Mr. Roy: Yes, on Clause 8.

Mr. Forrestall: And Clause 8 on page 5 all the way down to line 27 as I recall it. I am dealing with amendments at lines 24 and 26 of the English version. It does affect it but...

The Chairman: In the English it is lines 9 to 17.

Mr. Forrestall: No, I am sorry it is not, Mr. Chairman.

The Chairman: On (d), it is by striking out lines 9 to 17, on page 5.

Mr. Roy: On Clause 7?

The Chairman: Yes, it is Clause 7.

Mr. Roy: Oh. Clause 7.

Mr. Forrestall: All right. That is fine.

The Chairman: Mr. Roy moves:

(d) by striking out lines 9 to 17 on page 5 and substituting the following:

(11) A director is not liable under subsection (9) of this section or subsection 117(1) of the Canada Business Corporations Act if he relies in good faith on

(a) financial statements of the Corporation represented to him by an officer of the Corporation or in a written report of the auditor of the Corporation fairly to reflect the financial condition of the Corporation; or

(b) a report of a lawyer, accountant, engineer, appraiser or other person whose profession lends credibility to a statement made by him.

(12) The fact that an act of the Corporation, including any transfer of property, is contrary to this Act, the by-laws of the Corporation or any direction given to the Corporation under Section 8 may not be used against persons dealing in good faith, directly or indirectly, with the Corporation or through any other persons who have so dealt with the corporation.

(13) The Chairman, the President, and
Amendment agreed to.

The Chairman: Mr. Stevens.

[Translation]

M. Forrestall: Si vous les jugez acceptables. S'ils ne sont pas acceptables, alors cela ne fait rien.

Le président: Il faudra que nous élucidions cela, monsieur Forrestall. Nous avons ensuite un amendement à l'article 8, de la page 5, mais nous pouvons peut-être étudier d'abord l'amendement proposé par M. Roy. Nous passerons ensuite aux vôtres.

M. Forrestall: D'accord.

Le président: Nous pouvons ainsi respecter l'ordre de présentation des amendements.

M. Forrestall: Mais l'amendement porte sur l'article 8 jusqu'à la ligne 27.

M. Roy: Oui, l'article 8.

M. Forrestall: Et sur l'article 8 de la page 5 jusqu'à la ligne 27. Je parle des amendements aux lignes 24 et 26 de la version anglaise.

Le président: Dans la version anglaise, il s'agit des lignes 9 à 17.

M. Forrestall: Non, ce n'est pas cela, monsieur le président.

Le président: Il s'agit de l'alinéa d), et il s'agit de supprimer les lignes 9 à 17, page 5.

M. Roy: De l'article 7?

Le président: Oui, de l'article 7.

M. Roy: Oh, l'article 7.

M. Forrestall: D'accord. C'est bon.

Le président: M. Roy propose:

d) en y supprimant, à la page 5, les lignes 11 à 17 qui sont remplacées par ce qui suit:

(11) Un administrateur n'encourt aucune responsabilité en vertu du paragraphe (9) de cet article ni du paragraphe 117(1) de la Loi sur les corporations commerciales canadiennes s'il se fie de bonne foi

a) à des états financiers de la société qu'un dirigeant de celle-ci lui a remis ou dont un rapport écrit du vérificateur de la corporation déclare qu'il reflète bien la situation financière de celle-ci; ou

b) à un rapport d'un avocat, d'un comptable, d'un ingénieur, d'un évaluateur ou d'une autre personne dont la profession permet d'accorder foi à une déclaration qu'elle a faite.

(12) Le fait qu'un acte de la société, notamment un transfert de propriété, contrevient à la présente loi, à un règlement intérieur de la société ou à toute directive donnée à la société conformément à l'article 8 est inopposable à une personne ayant traité de bonne foi avec la société, directement, indirectement ou par l'intermédiaire d'une personne également de bonne foi.

(13) Le conseil choisit quatre administrateurs.
L'amendement est adopté.

Le président: Monsieur Stevens.

[Texte]

Mr. Stevens: You moved a little fast there for me, Mr. Chairman. I found that wording quite general. Are you seriously suggesting that a director should have challenged on the surface of it a statement that is signed by an officer or by one of the other people that you referred to on whom he relies? Are we saying that that director is off the hook? He can simply pull out that statement, and say: "Do not blame me."

Mr. Lang: The words "good faith" would indicate that if you say on the surface he should have challenged it that may not be a defence but this is really simply translating into this statute the regular existing law in relation to corporations as enacted by the Business Corporations Act.

Mr. Stevens: Which Business Corporations Act?

Mr. Lang: The Canada Business Corporations Act.

Mr. Stevens: Mr. Chairman, I think it is important, though, that we acknowledge that directors in effect are trustees on behalf of the shareholders. Trustee obligations are pretty severe; and to the degree that we take them off the hook, like even if the clause proposed that it be signed by two officers—and I think the auditor bit is great: they, presumably, are quite neutral—but the idea that a director would be absolved, if you like, simply by producing a statement signed by an officer of the company seems to be a pretty light thing, because, presumably, if something is wrong, it could well be that that officer is implicated himself. And to have the director feel that he does not have to make any further inquiries, that he does not have to ask for any additional information, that he simply passes on something that an officer hands him, is pretty loose.

• 1020

Mr. Watson: Well, what alternative do you suggest, Mr. Stevens?

Mr. Stevens: Well, even two officers—if a statement was signed by two officers, at least you have the safeguard that it is much more unlikely that two people would be creating a set of figures that would be wrong.

Mr. Watson: Through you, Mr. Chairman: would you carry this to include not only two officers instead of one but also two auditors, two lawyers, two accountants, two engineers, two appraisers or any other two people whose profession would lend credibility? Is that what you are suggesting?

Mr. Stevens: No. The distinction I would make, through you, Mr. Chairman, in response to Mr. Watson's point, is . . .

Mr. Watson: I am not disagreeing . . .

The Chairman: Order please.

Mr. Stevens— and please address your remarks not to Mr. Watson but to the Chair.

Mr. Stevens: I said, "through you, Mr. Chairman".

[Traduction]

M. Stevens: Vous êtes allé un peu vite pour moi, monsieur le président. Je trouve que cet énoncé est assez vague. Voulez-vous sérieusement dire qu'un administrateur aurait dû contester l'état financier signé par un agent ou une des autres personnes que vous avez citées et en qui il a confiance? Cela dégage-t-il l'administrateur de toute responsabilité? Il peut simplement brandir l'état financier en disant: «Vous ne pouvez pas me blâmer».

M. Lang: Les termes «de bonne foi» indiquent que si vous dites qu'à première vue, il aurait dû contester cette déclaration, cela ne peut pas être un argument de défense mais revient simplement à traduire, dans cette loi, les dispositions de la loi existante relative aux corporations, telles qu'énoncées par la Loi sur les corporations commerciales.

M. Stevens: Quelle loi sur les corporations commerciales?

M. Lang: La Loi sur les corporations commerciales canadiennes.

M. Stevens: Monsieur le président, il est cependant important que nous tenions compte du fait que les administrateurs sont très souvent des fondés de pouvoirs agissant au nom des actionnaires. Les obligations de fidéicommiss sont relativement sévères et, dans la mesure où nous leur enlevons cette responsabilité, même si l'article propose que l'état financier de la société soit contresigné par deux agents . . . Je trouve que c'est une très bonne idée d'exiger la signature du vérificateur puisqu'ils sont sensés être neutres. Mais l'idée d'absoudre un administrateur en lui demandant uniquement de produire un document signé par un agent de la société me semble peu conséquente car s'il y a un problème, il est probable que l'agent en question soit impliqué. Permettre à l'administrateur de ne pas faire de nouvelles enquêtes et de ne pas chercher à obtenir davantage d'informations, en se fiant à un document qu'un agent lui transmet, ne me semble pas très sérieux.

M. Watson: Quelle solution proposez-vous monsieur Stevens?

M. Stevens: En imposant que l'état financier soit signé par deux personnes, vous limitez les possibilités d'erreurs.

M. Watson: Monsieur le président, pensez-vous qu'il faille doubler non seulement le nombre des agents, mais également prévoir la signature de deux vérificateurs, deux avocats, deux comptables, deux évaluateurs et deux autres personnes dont la profession a une certaine crédibilité? Est-ce cela que l'on suggère?

M. Stevens: Non. Pour répondre à M. Watson, j'aimerais établir une distinction.

M. Watson: Ce n'est pas que je ne sois pas d'accord.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît.

Monsieur Stevens. Je vous prierais d'adresser vos remarques au président et non pas à M. Watson.

M. Stevens: J'ai dit «par votre intermédiaire, monsieur le président».

[Text]

The Chairman: All right.

Mr. Stevens: In answer to Mr. Watson's comment, I think you can make a distinction between people such as auditors and lawyers, who are presumably relatively neutral in their attitude, and the operational officers of any corporation. For example, as a rule—and I think the Canada Corporations Act covers this—statements of a company are signed by two directors or they are signed by two officers. It is a fairly traditional thing that two people do the signing. You only have one auditor; but two people will sign on behalf of the board, for example. I think it is a safeguard that is very similar to the double signatures that you generally find on cheques.

All I am saying is that instead of allowing a director to take out, based on the signature of one operating officer within the company, it would be a little more realistic, I think, to ask for two people within the company to be signing, or any auditor or lawyer or anybody else that you treat as a rather independent person.

Mr. Watson: Through you, Mr. Chairman: so you would change that, if everyone were to agree, to: "represented to him by any two officers of the corporation"?

Mr. Stevens: Yes.

Mr. Lang: Mr. Chairman, I think that the general best course here is to follow the line of the Canada Business Corporations Act and not to try to create a different structure. There are other sections that are applicable, including one that makes direct reference to the responsibilities of a trustee, to exercise the care, diligence and skill that a reasonably prudent person would exercise in comparable circumstances. So that I think, taken together, there is really adequate considered protection in the way in which the directors have to perform, and a balance has been struck in that Act between the undue onus being put upon directors and protecting the shareholders against lack of care.

The Chairman: Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Yes, but you do that later on where you assume Governor in Council authority to exempt the Corporation from the provisions of the Corporations Act.

Mr. Watson: I just do not want to see a situation where . . .

The Chairman: Order please. One at a time.

Mr. Watson.

Mr. Watson: I am sorry but I am interrupting Mr. Forrestall. Go ahead.

The Chairman: Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: You are pushing things now, Mr. Chairman. Just slow down a little bit and we will all . . .

The Chairman: Well, I just do not want a debate across the table, that is all. Direct the questions to the witnesses.

[Translation]

Le président: D'accord.

M. Stevens: Pour répondre aux remarques de M. Watson, je crois qu'on peut établir une distinction entre les vérificateurs et les avocats qui sont censés avoir une attitude relativement neutre, d'une part, et les agents exécutifs d'une société. Par exemple, en règle générale—et je crois que la Loi sur les corporations canadiennes couvre ceci, les états financiers d'une société doivent être signés par deux administrateurs ou par deux agents. La double signature est une procédure assez traditionnelle. Vous n'avez qu'un vérificateur; mais deux personnes peuvent signer au nom du conseil d'administration, par exemple. Je crois que cela constitue une garantie similaire aux doubles signatures que l'on trouve en général sur les chèques.

Je dis que permettre à un administrateur d'esquiver sa responsabilité en se fiant à la signature d'un des agents exécutifs de la société n'est pas assez réaliste et j'estime qu'il vaudrait mieux que deux agents de la société, ou un vérificateur, ou un avocat, ou toute personne indépendante, signe ces états financiers.

M. Watson: Monsieur le président, si tout le monde est d'accord, on propose donc que l'amendement soit modifié ainsi: «qui lui sont présentés par deux agents de la société».

M. Stevens: Oui.

M. Lang: Monsieur le président, je crois que la meilleure solution consiste à nous conformer à la Loi sur les corporations commerciales canadiennes, et non établir une structure différente. Certains autres articles sont également applicables, et, en particulier, un article qui fait directement allusion aux responsabilités du fidéicommissaire, à savoir de faire preuve des compétences, de la diligence et du soin que toute personne prudente manifesterait dans des circonstances comparables. Je pense donc qu'il s'agit en fait d'une mesure qui consiste à protéger les actes des administrateurs, et cette loi a atteint un équilibre entre la charge injuste qui peut être imposée à l'administrateur et la protection des actionnaires contre la négligence des premiers.

Le président: Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Oui, mais plus loin, vous présumez que le gouverneur en conseil est autorisé à exempter la société des dispositions de la Loi sur les corporations.

M. Watson: Je ne voudrais pas avoir affaire à une situation où . . .

Le président: A l'ordre. Vous être prié de parler à votre tour.

Monsieur Watson.

M. Watson: Je m'excuse d'avoir interrompu M. Forrestall. Continuez.

Le président: Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Vous êtes en train de nous pousser, monsieur le président. Ralentissons un peu et nous pourrions tous . . .

Le président: Je ne voudrais pas permettre un débat à travers la table, c'est tout. Je vous prierais d'adresser vos questions aux témoins.

[Texte]

Mr. Forrestall: Well, it is quicker if I can get an understanding with my colleague across the floor there, sir.

The Chairman: Well, I think the witnesses are here to answer the questions, Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Can I ask Mr. Lyon, through you, Mr. Chairman—God forbid that I do it any other way—am I incorrect in assuming that there is not a provision somewhere in here for the Governor in Council to exempt the Corporation from the provisions of the Canada Corporations Act?

The Chairman: Mr. Lyon.

Mr. Lyon: Through you, Mr. Chairman: you are incorrect in assuming that.

• 1025

Mr. Forrestall: Is there a provision in here for exempting the corporations from any other business bill in Canada?

Mr. Lyon: I think I know what you are talking about . . .

Mr. Forrestall: Why do you not speak . . .

Mr. Lyon: . . . it is not the Canada Business Corporations Act. There is a provision . . .

Mr. Forrestall: . . . right to it, whatever it is?

Mr. Lyon: . . . in Clause 19, which speaks of the Financial Administration Act.

Mr. Forrestall: That is even worse. That is even a better argument for . . .

Mr. Lyon: You might want to consider that when you come to that clause.

Mr. Forrestall: The point I was trying to get at is, given all the powers and authorities, this is just—as Mr. Stevens has indicated—a further dilution of the responsibilities of the directors and trustees.

In connection with this then, why at a later stage, Clause 19, do we have in the bill provisions for the Governor in Council to exempt the corporation from the Financial Administration Act?

The Chairman: Mr. Lyon.

Mr. Lyon: With respect to the Canada Business Corporations Act, what we have done, by reference in Clause 22, is that we have imported those sections of the Canada Business Corporations Act that under the old régime of the Canada Corporations Act would have been found in Part 4 and would, under that régime, have applied to special act corporations. These are clauses that govern the internal, and to some extent external, mechanism and operation of the corporation.

As to the provision of Clause 19, which touches on the Financial Administration Act, that is cast—to be frank—broadly. The intention there in the initial stages of drafting of this bill was to avoid certain provisions of the Financial Administration Act, notably Section 71.(4), which cause anxiety, and perhaps justifiable anxiety, to the financial institutions to which Air Canada might go for borrowings. It might

[Traduction]

M. Forrestall: Cela ira plus vite si mes collègues de l'autre côté de la table comprennent ce que je veux dire.

Le président: Je crois que les témoins sont ici pour répondre à vos questions, monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Je voudrais poser à M. Lyon, par votre intermédiaire, monsieur le président, et Dieu me garde d'agir autrement, la question suivante: Ai-je tort de croire qu'il n'existe pas une disposition permettant au gouverneur en conseil d'exempter la société des dispositions de la Loi sur les corporations canadiennes?

Le président: Monsieur Lyon.

M. Lyon: Merci, monsieur le président, vous avez tort de croire cela.

M. Forrestall: Existe-t-il un article qui permet au gouverneur en conseil d'exempter les sociétés des dispositions d'un autre bill relatif aux activités commerciales?

M. Lyon: Je crois savoir ce dont vous parlez . . .

M. Forrestall: Pourquoi ne parlez-vous pas . . .

M. Lyon: . . . Il ne s'agit pas de la Loi sur les corporations commerciales canadiennes. Il existe une disposition . . .

M. Forrestall: Pourquoi n'en parlez-vous pas?

M. Lyon: . . . à l'article 19, qui renvoie à la Loi sur l'administration financière.

M. Forrestall: C'est encore pire. Et raison de plus pour . . .

M. Lyon: Vous voudrez peut-être envisager cela lorsque vous étudierez cet article.

M. Forrestall: Compte tenu de tous les pouvoirs et autorisations qui sont accordés, il me semble que comme l'a indiqué M. Stevens, nous avons ici affaire à une réduction plus grande des responsabilités des directeurs et des fondés de pouvoir.

A ce sujet, pourquoi existe-t-il à l'article 19 des dispositions permettant au gouverneur en conseil d'exempter la société de l'application de la Loi sur l'administration financière?

Le président: Monsieur Lyon.

M. Lyon: En ce qui concerne la Loi sur les corporations commerciales canadiennes voir l'article 22, où nous avons intégré ces articles de la Loi sur les corporations commerciales canadiennes qui se trouvaient dans la partie 4 de l'ancienne loi, et qui auraient dû s'appliquer en vertu de l'ancien régime à des sociétés particulières. Il existe des articles qui régissent le mécanisme interne et externe ainsi que les activités de la société.

En ce qui concerne la disposition de l'article 19 qui renvoie à la Loi sur l'administration financière, j'estime que l'énoncé de cette disposition est franchement très vague. Au cours des étapes initiales de la rédaction de ce projet de loi, on s'est efforcé de contourner certaines dispositions de la Loi sur l'administration financière et, en particulier, l'article 71.(4), qui inquiétait peut-être de façon justifiable les institutions

[Text]

be better to examine Clause 19 when we get to it because I would be very happy to answer questions on that.

Mr. Forrestall: Except, Mr. Chairman, it is very difficult then to come back to this particular clause—unless we were to stand it.

Mr. Lyon: There is no relation, in this context, between Clause 19 on the Financial Administration Act, on the one hand, and the Canada Business Corporations Act on the other. There is no correlation in the bill between the one and the other.

The Chairman: Mr. Watson.

Mr. Watson: I believe you have already done this, Mr. Lyon, but if you would repeat it again: I would just like a clear-cut assurance we are not giving these directors any less responsibility than they would have under the Canada Corporations Act. As long as I am satisfied with that, I will go along with it.

Mr. Lyon: That is correct.

Mr. Watson: Does that satisfy you, Mr. Forrestall?

Mr. Forrestall: I do not understand it at all. Yes, that is satisfactory.

Amendment agreed to.

The Chairman: Mr. Stevens.

Mr. Stevens: Mr. Chairman, we are still on Clause 7, the director liability subclause. I was wondering whether we could have a further explanation as to what the Minister is trying to cover here. It says that a director is not liable under Clause 7.(9). Clause 7.(9) is:

In the event of the absence or incapacity of the Chairman or if the office of Chairman is vacant, the Board may authorize one of the directors to act as Chairman.

Has this been renumbered?

Mr. Lyon: Yes. The new Clause 7.(9), which was brought in by the amendment just passed, reads:

Every director and officer of the Corporation shall comply with this Act, the by-laws and every direction given to the Corporation under section 8.

That is exactly the same wording as we find in the Canada Business Corporations Act, Section 117.(2), with the exception that the Business Corporations Act speaks of a unanimous shareholder agreement, whereas this bill speaks of the direction given to the corporation under proposed Section 8. In this sense, the Governor in Council, giving a direction under Clause 8, acts as he would if he were the collectivity of shareholders under a unanimous shareholders' agreement.

• 1030

[Translation]

financières auprès desquelles Air Canada aurait pu contracter des emprunts. Il vaudrait mieux étudier l'article 19 lorsque nous y serons car je serais très heureux de répondre à des questions à ce sujet.

M. Forrestall: Sauf, monsieur le président, qu'il sera très difficile de revenir par la suite à cet article, si nous ne le réservons pas.

M. Lyon: Il n'y a aucun rapport dans ce contexte entre l'article 19 de la Loi sur l'administration financière, d'une part, et la Loi sur les corporations commerciales canadiennes d'autre part. Il n'existe aucun rapport dans ce projet de loi entre les deux articles.

Le président: Monsieur Watson.

M. Watson: Je crois que vous l'avez déjà dit, monsieur Lyon, mais j'aimerais que vous nous le répétiez. J'aimerais être assuré que nous ne conférons pas aux directeurs une responsabilité moindre que celle qui leur est impartie en vertu de la Loi sur les corporations canadiennes. Si je puis être convaincu de cela, j'accepterai l'amendement.

M. Lyon: C'est exact.

M. Watson: Êtes-vous satisfait, monsieur Forrestall?

M. Forrestall: Je ne comprends pas du tout. Oui, j'estime que je suis satisfait.

L'amendement est adopté.

Le président: Monsieur Stevens.

M. Stevens: Monsieur le président, nous sommes encore en train d'étudier l'article 7, et en particulier le paragraphe qui traite des administrateurs. Je me demandais si nous ne pourrions pas avoir une explication plus détaillée de ce que le ministre entend faire à cette fin. Il prétend qu'un administrateur n'est pas responsable en vertu de l'article 7.(9). Voici ce que dit l'article 7.(9):

En cas d'absence ou d'empêchement du président du conseil ou de vacance de son poste, le Conseil peut autoriser un administrateur à le remplacer.

Cet article a-t-il été reformulé?

M. Lyon: Oui. Voici l'amendement apporté à l'article 7.(9), amendement qui vient d'être adopté:

(9) Les administrateurs et les dirigeants de la société doivent se conformer à la présente loi, aux règlements et aux directives donnés à la société en vertu de l'article 8.

Nous retrouvons le même énoncé à l'article 117.(2) de la Loi sur les corporations commerciales canadiennes, à l'exception suivante que la Loi sur les corporations commerciales fait état d'un accord unanime des actionnaires alors que ce projet de loi parle des directives données à la société en vertu de l'article 8 proposé. En ce sens, le gouverneur en conseil qui donne une directive en vertu de l'article 8, agit comme s'il représentait la collectivité des actionnaires en vertu d'un accord unanime des actionnaires.

M. Stevens: Que dit l'article 111?

M. Lyon: L'article 117(2) se lit comme suit:

Mr. Stevens: And what is Section 111 ...

Mr. Lyon: Section 117.(2) reads:

[Texte]

Duty to comply

Every director and officer of a corporation shall comply with this Act, the regulations, articles, by-laws and any unanimous shareholder agreement.

The changes are purely editorial to fit the particular context of Air Canada.

Mr. Stevens: Well, I think it is an awfully weak section, Mr. Chairman, and I am a little surprised that the Minister would not be almost insistent on having a proper section, as far as the directors are concerned. Subsection 109.(9) deals with by-laws of the company, every direction given to the corporation and this type of thing, and I am a little surprised that a director can go on the board and simply one officer of the corporation can hand him a financial statement that may well absolve him from whatever the problem is that has occurred as a result of that director's activity at the board level.

Mr. Lang: Mr. Chairman, I think it would be appropriate to convey those representations to those who are considering now the Canada Business Corporations Act and possible changes to it, but in the meantime to retain the parallel here with this Act and that statute, knowing that if any change is made in the one it ought to be reflected here as well.

The Chairman: Is that agreeable, Mr. Stevens?

Mr. Stevens: Well, it is not agreeable but there is no point in delaying this if the Minister has made up his mind that is the way he wants it. It is his God-given right to be as loose as he likes, and I guess this is an example of where he likes looseness.

Amendment agreed to.

Clause 7 as amended agreed to, on division.

Mr. Stevens: On division.

The Chairman: Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Are we at line 24 now?

The Chairman: Yes.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, I think the amendment has been circulated and put in front of you. It is that the bill be amended in Clause 8 at page 5 by adding thereto, on line 24, the following words before the word "shall", "through its Board of Directors", so that the clause will then read:

The corporation, through its Board of Directors, shall in the exercise of its capacities and the carrying out of its activities, comply with the directions given to it in writing by the Governor in Council.

The intent of this is fairly simple. It is to ensure that undue association between the Minister and the corporation does not in fact take place but that rather the relationship between the Ministry and the corporation should, as nearly as possible, in terms of the formality of their actions, be established at the board level and not at the executive officer level. How the Minister exercises that on a day-to-day basis, of course, is up

[Traduction]

Obligation de se conformer

Tout administrateur et agent d'une société doit se conformer à cette loi ainsi qu'aux règlements, aux articles et à tout accord unanime des actionnaires.

Ces modifications d'énoncés sont particulièrement adaptées au contexte d'Air Canada.

M. Stevens: Cet article me semble extrêmement faible monsieur le président et je suis un peu surpris que le ministre n'insiste pas pour qu'un article approprié soit défini en ce qui concerne les administrateurs. Le paragraphe 109(9) traite des règlements d'une société et des directives données à la société etc. Je suis un peu surpris qu'un administrateur puisse participer au conseil d'administration et qu'un simple agent de la société puisse lui fournir un état financier qui peut le dégager de tous les problèmes qui peuvent découler des activités de ce même administrateur au niveau du conseil.

M. Lang: Monsieur le président, je crois qu'il serait approprié de faire part de ces représentations à ceux qui étudient actuellement la Loi sur les corporations commerciales canadiennes ainsi que les modifications possibles. Mais je crois également qu'il faut maintenir le parallèle qui existe entre cette Loi et ce statut, sachant que si une modification est apportée à la première loi, elle se traduira nécessairement au niveau de la seconde loi.

Le président: Est-ce que vous êtes d'accord monsieur Stevens?

M. Stevens: Je ne suis pas d'accord, mais il est inutile de nous retarder si le ministre a déjà pris sa décision. Il a le droit d'être aussi vague qu'il l'entend et c'est selon moi un exemple de sa prédilection pour les énoncés vagues.

L'amendement est adopté.

L'article 7 amendé est adopté sur division.

M. Stevens: Sur division.

Le président: Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Étudions-nous la ligne 24?

Le président: Oui.

M. Forrestall: Monsieur le président, je crois que l'amendement a été distribué et que vous l'avez sous les yeux. Il s'agit d'amender l'article 8 du projet de loi à la page 5 en ajoutant à la ligne 24 les mots suivants: avant le mot «doit»: «par l'intermédiaire de son conseil d'administration» si bien que l'article se lit donc comme suit:

La société doit, par l'intermédiaire de son conseil d'administration, dans l'exercice de ses pouvoirs, se conformer aux directives écrites que lui donne le gouverneur en conseil.

L'objectif de cet article est assez simple. Il consiste à faire en sorte qu'une association irrégulière entre le ministre et la société ne puisse avoir lieu, mais qu'au contraire les rapports entre le ministère et la société, soient établis le plus nettement possible au niveau du conseil d'administration et non pas au niveau des agents exécutifs. Il appartient bien sûr au ministre d'appliquer cette loi. Mais en ce qui concerne le projet de loi

[Text]

to him. But, with respect to the bill in front of us, it is our belief that should be done through the Board of Directors. As I mentioned last week, it is one thing to give the corporation policies and policy guidelines but it is another thing to pick up the phone and tell the president of the corporation to get rid of fried chicken four days a week on the national carrier. I do not think that is what Parliament would want, or the public would want, with respect to the exercise of control over the activities of the corporation. In other words, the formal relationships, in our judgment and opinion, should be through the Board of Directors, particularly where the directions are in writing. The corporation, as I understand it, in terms of the rights and responsibilities of its Chief Executive Officer, would lead me to believe that in fact the President is the corporation. And it seems to me that the President, with respect to the Board of Directors, should in fact be exactly that, and nothing more. We support the principle and have been asking for greater "political", if you will, relationship between the government and these various crown agencies, but I do not think we ever envisioned that it would go to the point where the Minister, at will, could pick up the telephone and tell the Chief Executive Officer that he wanted something particularly done. Those instructions to the President should come from the Minister to the President, in our judgment, through the Board of Directors.

• 1035

Mr. Lang: Mr. Chairman, I believe that is already accomplished, as the statute sets out the provisions for the management of the corporation in Clause 7 by the Board of Directors, comprised of the Chairman and President who, after all, are included in the board, and I would hope that members of the Committee would not find it necessary to add these words at this point as partly redundant and partly, therefore, having an impact that, I do not know what would be done with it legally. I am not sure it adds anything. But by specifying it here, when I think the generality is that whenever the corporation is mentioned the words could be implied in, they are redundant and I do not think we should add them here.

I agree with the sentiments Mr. Forrestall has expressed, Mr. Chairman, about the fact that this is meant to be a broad direction and not in relation to day-to-day operations, but I think the next amendment which is going to be proposed will deal adequately with that.

The Chairman: Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Perhaps I might ask the Minister, Mr. Chairman, if he could then explain to us how he senses, or how he feels or will receive and exercise the authority that this gives. Does he perceive that it will be done in fact through the board, or will it be done through the President?

Mr. Lang: Well, the contact will very often be with the chairman of the board and, therefore, through the board. But, as well, I would think a close working relationship with the President in terms of understanding the implications of anything which is being considered would also be desirable. In the end, when the direction goes, it will of course be a direction to

[Translation]

que nous étudions, nous pensons que cette responsabilité doit incomber au conseil d'administration. Comme je l'ai mentionné la semaine dernière, c'est une chose que de fixer à la société des politiques et des directives, mais c'en est une autre que de prendre le téléphone et d'enjoindre le président de la société de ne plus servir de poulet frit 4 jours par semaine à bord des appareils de la société. Je ne crois pas que le Parlement ni le public voudraient que de telles mesures soient prises relativement à l'exercice d'un contrôle sur les activités de la société. Autrement dit, les rapports officiels, selon nous, devraient se faire par l'entremise du conseil d'administration, surtout lorsque les directives sont écrites. Si j'ai bien compris, les droits et les responsabilités de l'administrateur en chef de la société, sont tels qu'il me semble qu'en fait le président est la société. Et je suis d'avis que le président, en ce qui concerne le conseil d'administration, devrait en fait jouer ce rôle et rien de plus. Nous appuyons ce principe et avons demandé un plus grand rapport politique, si vous voulez, entre le gouvernement et ces diverses sociétés de la couronne, mais nous n'avons jamais envisagé une situation où le ministre pourrait à son gré donner ses directives particulières à l'administrateur en chef. Selon nous, les instructions du ministre au président de la société, devraient être transmises par l'intermédiaire du conseil d'administration.

M. Lang: Monsieur le président, c'est déjà prévu dans la loi à l'article 7 qui stipule que la société sera dirigée par le conseil d'administration qui se compose du président du conseil et du président de la société. J'espère que les membres du comité ne verront pas d'utilité à ajouter ces mots qui sont en partie redondants et risquent donc d'avoir un effet imprévisible sur le plan légal. Je ne crois pas que cela ajouterait quoi que ce soit. J'estime que chaque fois qu'il est question de la société, ces mots sont sous-entendus, ils sont donc redondants et c'est pourquoi je ne pense pas qu'il soit nécessaire de les ajouter.

Je suis d'accord avec M. Forrestall, monsieur le président, à savoir qu'il est censé s'agir là d'une directive générale ne portant pas sur les opérations quotidiennes de la société, et je pense que le prochain amendement traitera cette question de manière satisfaisante.

Le président: Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Monsieur le président, j'aimerais demander au ministre s'il pourrait nous expliquer comment il conçoit et comment il exercera les pouvoirs que cet article lui confère. Est-il d'avis que c'est par l'entremise du conseil d'administration ou du président qu'il exercera ces pouvoirs?

M. Lang: Eh bien, ce contact se fera très souvent avec le président du conseil et donc par l'entremise du conseil d'administration. Mais je pense qu'il serait souhaitable également d'établir des rapports de travail étroits avec le président de la société, afin de bien comprendre les répercussions de toute mesure envisagée. Lorsqu'une directive sera donnée, elle

[Texte]

the corporation, and that will be therefore a direction for the board to carry out that which is spelled out in Clause 7.(1).

The Chairman: Mr. Stewart.

Mr. Stewart: Mr. Chairman, just to make sure that it is perfectly clear that I understand the Minister, is the Minister saying that in Clause 8 and anywhere they may appear the words "the corporation" in effect mean the board of directors of the corporation? Is that what he understands by that phrase, "the corporation"? This is what I understand from the remarks of the Minister.

Mr. Lang: Yes, in terms of any managerial or directive or executive act to be done, I would refer back to Clause 7(1), where it says: The Corporation shall be under the management of a Board of Directors, including the President.

Mr. Stewart: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Stewart.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, then the Minister does not contemplate picking up the telephone and calling Mr. Taylor?

Mr. Lang: No, indeed; that is really a reason for not. That may well be true in terms of carrying a representation through to the corporation about the fried chicken. But representations are one thing and directions are another, and they are meant to be very formal and, indeed, in writing.

• 1040

Mr. Forrestall: Well then, those might have some reference to these historical documents. That is quite clear then. The understanding is that, in the formal sense in the exercise of its capacities and the carrying out of its activities, the corporation's, it shall comply with directions given to it in writing by the Governor in Council and those directions shall be given to the corporation, in the formal sense, through the Board of Directors.

Mr. Lang: Yes.

Mr. Forrestall: We do not have to worry about the directors. We will change them all shortly.

Mr. Lang: Good luck.

Amendment negatived.

The Chairman: Mr. Roy.

Mr. Roy: Mr. Forrestall has another one on Clause 8.

Mr. Lang: It is the same as yours.

M. Roy: Monsieur le président, je propose que le Bill C-17 soit modifié, en remplaçant à la page 5 les lignes 24 et 25 de l'article 8 par ce qui suit:

La société doit, dans l'exercice de sa capacité et de ses attributions, se conformer aux directives écrites d'ordre général.

Monsieur le président, cet amendement a été distribué à tous les membres du Comité lorsque nous avons débuté l'étude du Bill C-17.

[Traduction]

s'adressera évidemment à la société, et c'est au conseil d'administration qu'il incombera de prendre les mesures qui s'imposent conformément à l'article 7.1.

Le président: Monsieur Stewart.

M. Stewart: Monsieur le président, afin d'être sûr d'avoir bien compris le ministre, j'aimerais savoir si lorsque l'on parle de la «société» à l'article 8 et ailleurs, cela signifie en fait le conseil d'administration de la société? Est-ce cela qu'il entend par l'expression «la société»? C'est ce que les observations du ministre m'amènent à croire.

M. Lang: Oui, en ce qui concerne toute directive de gestion ou d'administration, je vous renvoie à l'article 7. (1) qui stipule: La société est dirigée par un conseil composé du président du conseil et du président de la société.

M. Stewart: Je vous remercie, monsieur le président.

Le président: Je vous remercie, monsieur Stewart.

M. Forrestall: Monsieur le président, le ministre alors ne prévoit pas entrer directement en communication avec M. Taylor?

M. Lang: Non, en effet; c'est justement là une raison de ne pas le faire. Cela peut également s'appliquer aux représentations qui sont faites à la société, au sujet du poulet frit que celle-ci sert à bord de ses appareils. Mais les réclamations sont une chose et les directives en sont une autre. Ces dernières doivent être officielles et exprimées par écrit.

M. Forrestall: Cela a peut-être trait aux documents historiques. C'est tout à fait clair alors. Cela veut dire que dans l'exercice de ses pouvoirs et de ses fonctions, c'est-à-dire ceux de la société, le conseil devra se conformer aux directives écrites du gouverneur en conseil, et ces directives seront remises à la société de façon officielle par l'entremise du conseil d'administration.

M. Lang: En effet.

M. Forrestall: Nous n'avons pas à nous inquiéter des administrateurs. Nous les remplacerons tous sous peu.

M. Lang: Bonne chance.

L'amendement est rejeté.

Le président: M. Roy.

M. Roy: M. Forrestall a un autre amendement à l'article 8.

M. Lang: C'est le même que le vôtre.

Mr. Roy: Mr. Chairman, I move that Bill C-17 be amended by striking out line 26 on page 5 and substituting the following:

... activities, comply with directions of a general nature given to it ...

Mr. Chairman, this amendment has been distributed to all members of the Committee when we began consideration of Bill C-17.

[Text]

The Chairman: It is moved by Mr. Roy that Bill C-17 be amended by striking out line 26 on page 5 and substituting the following:

... activities, comply with directions of a general nature given to it ...

Shall the amendment carry?

Mr. Stewart: Mr. Chairman, on a point of order.

The Chairman: Mr. Stewart, on a point of order.

Mr. Stewart: Is that not identical to the one moved by Mr. Forrestall?

Mr. Lang: It is identical to the next one that Mr. Forrestall has given notice on.

Mr. Stewart: Yes. Well, why did we not announce Mr. Forrestall's amendment and have a private member get something passed instead of bringing in the government amendment?

The Chairman: The amendment proposed by Mr. Forrestall has not been moved yet. In the sequence, this is the one that was moved before.

Amendment agreed to.

Clause 8, as amended, agreed to.

On Clause 9—*Compensation*

The Chairman: Clause 9 is on the National Transportation Act.

Mr. Forrestall, after reviewing the amendment as proposed, procedurally, I felt that it would need some elaboration on what provisions of the National Transportation Act it is referring to.

Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, I move on behalf of my distinguished colleague from Vegreville, Mr. Mazankowski, that the bill be amended in Clause 9 at page 5 by striking out line 28 thereto and substituting the following:

The Governor in Council may, consistent with Section 3 of the provisions of the National Transportation Act ...

• 1045

Mr. Chairman, this rose out of the absence of a general preamble to the bill which could have set forward certain of the objectives of the corporations. Bill C-33 which is before us on second reading and the present National Transportation Act under which we operate, in Section 3, which is the general provision in such acts, has this to say—the quotes are not that lengthy and perhaps they could be touched upon, both with regard to proposed Bill C-33 and the present National Transportation Act:

3. (1) It is hereby declared that the objective of the transportation policy for Canada is to achieve a transportation system that

(a) is efficient,

[Translation]

Le président: M. Roy propose que le bill C-17 soit modifié en remplaçant les lignes 24 et 25 de l'article 8 à la page 5 par ce qui suit:

... la société doit, dans l'exercice de sa capacité et de ses attributions se conformer aux directives écrites d'ordre général.

L'amendement est-il adopté?

M. Stewart: Monsieur le président, j'invoque le règlement.

Le président: M. Stewart invoque le règlement.

M. Stewart: Est-ce que cet amendement n'est pas identique à celui qu'a proposé M. Forrestall?

M. Lang: Il est identique au prochain amendement que proposera M. Forrestall.

M. Stewart: Oui. Alors pourquoi n'avons-nous pas annoncé l'amendement de M. Forrestall et adopté ainsi l'amendement privé d'un député plutôt que celui du gouvernement?

Le président: L'amendement proposé par M. Forrestall n'a pas encore été proposé. Dans l'ordre, c'est cet amendement qui a été proposé tout d'abord.

L'amendement est adopté.

L'article 8 amendé est adopté.

Article 9—*Indemnité*

Le président: L'article 9 porte sur la Loi nationale sur les transports.

Monsieur Forrestall, après avoir examiné l'amendement proposé, j'ai cru qu'il serait bon d'expliquer de quelle disposition de la Loi nationale sur les transports il s'agit.

M. Forrestall.

M. Forrestall: Monsieur le président, au nom de mon distingué collègue de Vegreville, M. Mazankowski, je propose que le bill soit amendé à l'article 9 à la page 5 en retranchant la ligne 28 et en la remplaçant par ce qui suit:

Le gouverneur en conseil peut, conformément à l'article 3 des dispositions de la Loi nationale sur les transports

Monsieur le président, cela est dû à l'absence d'un préambule général au bill qui aurait pu exposer certains des objectifs des sociétés. Le Bill C-33 qui est présentement en deuxième lecture et la présente Loi nationale sur les transports qui réglementent nos activités stipulent ceci à l'article 3, qui est la disposition générale de telle loi. Les citations ne sont pas tellement longues et il serait peut-être bon de les examiner en ce qui concerne le projet de loi C-33 et la Loi nationale sur les transports actuelle.

«3. (1) Il est par les présentes déclaré que la politique canadienne des transports a pour objet la mise en place d'un système de transport qui

a) soit efficace,

[Texte]

(b) is an effective instrument of support for the achievement of national and regional social and economic objectives and

(c) provides accessibility and equity of treatment for users.

That amendment redefines, in a sense, the present Act, and I will quote from the explanatory notes that are contained in proposed Bill C-33, an Act to amend the National Transportation Act.

This amendment would redefine the objective of the transportation policies of Canada and set forth principles applicable to the implementation of that policy. It would also set forth the responsibilities of the Minister of Transport in relation to the transportation policy for Canada, provide for delegation of powers, duties and functions of the Minister to the Canadian Transport Commission and for the transfer of certain powers and duties . . .

The present Act under which we operate simply declares:

... an economic, efficient and adequate transportation system making the best use of all available modes of transportation at the lowest total cost is essential to protect the interests of the users of transportation and to maintain the economic well-being and growth of Canada, and that these objectives are most likely to be achieved . . .

Of course, the purpose of this, as I mentioned at the outset, is to in some way import into the bill what is missing, in our judgment, as a result of the absence of a preamble setting forth in a general way the philosophies and the objectives of the national air carrier.

It is inconceivable to us that the corporation would act other than in compliance with either the existing National Transportation Act or the proposed amendments to the National Transportation Act. However, it again seems to us essential that there be spelled out somewhere in the bill a reference to what are, in the broadest sense, acceptable policies for national transportation in Canada, believing, as I think we all do around the table, that transportation must remain a tool of development and unity in this country.

Somewhere within the Act the president, the board of directors and the Minister should have recourse to a broad, general set of guidelines which would have the effect of protecting the regional interests in this country and which would have the effect of protecting the shareholders against some of the arguments put forward the other day with regard to an earlier amendment which was defeated, having to do with the application of sound business practices of the corporation.

• 1050

We hope that in the acceptance of this amendment Canadians and the Minister and the Corporation would at all times have clear understanding of ministerial responsibilities in the broader terms of the National Transportation Act, that it would have a clear understanding of its relationship to government and its role in the development of this country. Some-

[Traduction]

b) contribue efficacement à la réalisation des objectifs sociaux et économiques tant au niveau national que régional, et

c) offre à des conditions uniformes, des services facilement accessibles aux usagers,

Cet amendement redéfinit d'une certaine façon la Loi actuelle et je vous citerai maintenant un extrait des notes explicatives contenues dans le Bill proposé C-33, Loi modifiant la Loi nationale sur les transports.

Cette modification définit la nouvelle politique canadienne en matière de transport ainsi que les principes applicables à sa mise en œuvre, précise les responsabilités du ministre des Transports en ce domaine, prévoit la délégation, à la Commission canadienne des transports, des attributions du Ministre et le transfert, au Ministre, de certaines attributions . . .

La loi actuelle stipule simplement:

... système économique, efficace et adéquat de transport utilisant au mieux tous les moyens de transport disponibles au prix de revient global le plus bas est essentiel à la protection des intérêts des usagers des moyens de transport et au maintien de la prospérité et du développement économique du Canada, et que la façon la plus sûre de parvenir à ces objectifs . . .

Évidemment, comme je l'ai dit au début, ceci a pour but de combler la lacune qui existe dans le bill à cause de l'absence d'un préambule exposant d'une façon générale les philosophies et les objectifs de la société nationale de transport aérien.

Il est inconcevable que la société aille à l'encontre de la Loi nationale sur les transports actuelle ou des amendements proposés à cette loi. Toutefois, il semble encore une fois essentiel d'exposer de la façon la plus générale possible dans le bill quelles sont les politiques acceptables des transports nationaux au Canada, puisque nous sommes tous d'accord autour de cette table, du moins je le crois, pour dire que les transports doivent continuer de servir de moyens pour atteindre l'expansion et l'unité de ce pays.

Le président de la société, le conseil d'administration et le ministre devraient pouvoir avoir recours à des directives générales exposées dans la loi ayant pour but de protéger les intérêts régionaux du pays ainsi que les actionnaires contre certains des raisonnements exposés l'autre jour relativement à un amendement qui avait été rejeté et qui imposait de bonnes pratiques commerciales à la société.

Nous espérons qu'en acceptant cet amendement, les Canadiens, le ministre et la société comprendront les responsabilités qui sont conférées au ministre en vertu de la Loi nationale sur les transports. Nous espérons que le public comprendra les rapports entre le ministre et le gouvernement, ainsi que son rôle au niveau du développement de ce pays. Je pense qu'il faut

[Text]

where there has to be spelled out a program for achievement by the Corporation in terms of national transportation and national development. And with those few words, I think, Mr. Chairman, the amendment in a sense speaks for itself.

Mr. McRae: On a point of order, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. McRae, on a point of order.

Mr. McRae: I do not seem to have a copy of that amendment and I have checked around and nobody else has because I think it is a very important amendment. We have copies, have we?

The Chairman: Mr. Minister.

Mr. Lang: Mr. Chairman, as I indicated earlier when Mr. Forrestall asked for comment on the amendments on which he had given notice, I find it an acceptable amendment and I have to say so, particularly with the specification in Section 3 of the National Transportation Act.

The Chairman: Mr. McRae.

Mr. McRae: Yes, I just would like to support the motion. I think I would have liked a preamble, something along that line, to fit in with the amendment I had the other day which was defeated but I think that this may solve a good portion of that problem and I would like to support that particular motion. I would hope that when the directors—and I would assume, Mr. Minister, that the directors would at some particular point have copies of the minutes of these meetings—that they would not interpret the defeat of my motion the other day as being a notice to abandon the service principle even though you did advise it was self-implied so that I would think that a reference here would be rather important and I would support that particular reference. Thank you.

The Chairman: Mr. Forrestall. Order, please. Mr. Forrestall. In regard to the amendment, dealing strictly with the compensation in Clause 9, is there a specific section or a specific line in the Transportation Act in relation with Section 3 that relates to Clause 9?

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, the amendment is not vague at all. It applies to the full import of Section 3 of the National Transportation Act. The points that we were perhaps trying to get at—and I do not like going back and commenting on matters that have been thoroughly discussed here but for your guidance, Mr. Chairman, when the amendment was prepared, we had reference to subsection (2) particularly subparagraphs (f), (g) and (h) which, and I will quote them:

(f) any conflict between public and private objectives should be resolved in favour of the public interest;

• 1055

I cite these to indicate to you the underlying reasoning behind our amendment with respect to the pursuit of sound business practices and in contemplation of profit.

(g) commercial viability should be an objective both in the operation of transportation services and the provision of facilities and services in direct support thereof;

[Translation]

définir les objectifs que la société doit atteindre, en sa qualité de compagnie nationale de transport et de promoteur du développement national. Il me semble donc, monsieur le président, que cet amendement est suffisamment éloquent.

M. McRae: Je voudrais invoquer le Règlement monsieur le président.

Le président: M. McRae pour un rappel au Règlement.

M. McRae: Je ne crois pas avoir d'exemplaire de cet amendement et je vois que personne d'autre n'en a. Il s'agit d'un amendement très important. Avons-nous des exemplaires?

Le président: Monsieur le ministre.

M. Lang: Monsieur le président, comme je l'ai dit plus tôt lorsque M. Forrestall m'a interrogé sur les amendements qu'il avait proposés, j'estime que cet amendement est acceptable et en particulier en ce qui concerne les détails de l'article 3 de la Loi nationale sur les transports.

Le président: Monsieur McRae.

M. McRae: Oui, je voudrais appuyer la motion. Je crois que j'aurais aimé un préambule qui corresponde à l'amendement que j'ai proposé l'autre jour et qui a été rejeté, mais je crois que cela pourra résoudre une partie du problème. Je voudrais donc appuyer cette motion. J'espère que les administrateurs, et je présume monsieur le ministre que les administrateurs recevront un exemplaire du procès-verbal de cette séance, n'interpréteront pas le rejet de ma motion, comme un avis d'abandon du principe du service. Vous avez dit que cela était implicite, donc j'aimerais que cela soit précisé. Merci.

Le président: Monsieur Forrestall. A l'ordre, s'il vous plaît. Monsieur Forrestall. En ce qui concerne l'amendement, et l'indemnité prévue à l'article 9, existe-t-il un article précis de la Loi nationale sur les transports qui ait un rapport avec l'article 3, lui-même en rapport avec l'article 9?

M. Forrestall: Monsieur le président, l'amendement n'est pas vague du tout. Il s'applique à l'ensemble de l'article 3 de la Loi nationale sur les transports. Je n'aime pas revenir sur des questions qui ont abondamment été discutées mais je dirai pour votre gouverne, monsieur le président, que lorsque l'amendement a été rédigé, nous nous sommes référés au paragraphe 2 et en particulier aux alinéas f), g) et h) qui et je cite:

f) toute incompatibilité entre les objectifs du secteur privé et ceux du secteur public est tranchée en regard de l'intérêt public.

Je vous les cite pour vous expliquer la raison de notre amendement que nous jugeons dans l'intérêt de meilleures pratiques commerciales et de meilleurs bénéfices.

g) les services de transport et les installations et services complémentaires visent à la rentabilité commerciale;

[Texte]

Again this is consistent with the amendment we were discussing earlier and that was accepted in another clause.

(h) where implementation of a particular policy of the Government of Canada requires departure from the objective of commercial viability referred to in paragraph (g), the benefits and costs involved should be identified and the relevant additional costs assumed by that government;

These, of course, are sections dealing with what we understand to be the necessity of the application of sound business principles by the corporation and in contemplation of profit. Having singled out those three subsections we do not necessarily limit, and would not limit, the import of the amendment in front of us now, Mr. Chairman, to those three but rather would intend, as the amendment says, that the activity be consistent with the provisions, where applicable, of Section 3 of the National Transportation Act, which, in fact, is the statement of policy of the government.

Again, in the absence of a preamble in which the policy and guidelines could have been clearly set forth, we simply import or use as a vehicle to substitute for that the provisions of the National Transportation Act, which in any event, would override or would be the first statute that you have to have recourse to for the final authority and guideline.

The Chairman: Thank you, Mr. Forrestall.

That certainly clarifies the amendment.

It is moved by Mr. Forrestall that the bill be amended in Clause 9 at page 5 by striking out line 28 thereto and substituting the following:

The Governor in Council may, consistent with Section 3 of the provisions of the National Transportation Act.

Amendment agreed to.

Clause 9 as amended agreed to.

On Clause 10—*Capital*.

The Chairman: Mr. Stevens.

Mr. Stevens: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Chairman, I would like to move that Clause 10.(1) of Bill C-17 be amended by striking out the words 'seven hundred and fifty' at line 2 of page 6 and substituting therefor the words 'four hundred'.

Mr. Chairman, we have dealt with the capitalization structure of Air Canada at other meetings and I would suggest to the hon. members that this is perhaps one of the most crucial sections for them to direct their attention to. We are taking a company that in 40 years has developed a retained earnings of about \$18 million, has a capital of \$5 million, but has extensive borrowings from the federal treasury, and those federal funds naturally have an interest rate on them.

• 1100

Now, Mr. Chairman, I would suggest that we have to be rather cautious in allowing the Minister to convert the debt into capital on the pretext that somehow it is going to be a

[Traduction]

Ici encore, cela est compatible avec l'amendement dont nous avons discuté tout à l'heure et qui a été adopté pour un autre article.

h) lorsque le gouvernement du Canada prend une décision dont la mise en œuvre est incompatible avec l'objectif de rentabilité énoncé à l'alinéa g), les profits et pertes doivent être identifiés et il doit absorber les pertes impliquées;

Bien sûr, ces paragraphes traitent de mesures nécessaires à l'application de principes commerciaux sains et constituent également un moyen de maximiser les bénéfices. Ces trois paragraphes ayant été cités, nous ne devons pas forcément limiter l'importance de l'amendement que nous avons sous les yeux, monsieur le président, au cadre de ces trois paragraphes, puisque l'amendement précise que l'activité doit être conforme aux dispositions de l'article 3 de la Loi nationale sur les transports qui est en fait la déclaration de politique du gouvernement, lorsque cela est applicable.

Ici encore, en l'absence d'un préambule où les politiques et directives auraient été clairement expliquées, nous faisons appel aux dispositions de la Loi nationale sur les transports qui, de toute façon est prépondérante et constitue la dernière autorité.

Le président: Merci, monsieur Forrestall.

Nous comprenons beaucoup mieux l'amendement.

M. Forrestall propose que l'article 9 page 5 du bill, soit modifié en remplaçant la ligne 27 par ce qui suit:

Le gouverneur en conseil peut, en conformité de la Loi nationale sur les transports . . .

L'amendement est adopté.

L'article 9 tel que modifié est adopté.

L'article 10—*Capital*

Le président: Monsieur Stevens.

M. Stevens: Merci, monsieur le président.

Monsieur le président, je propose que l'article 10(1) du bill C-17 soit modifié en remplaçant les mots «sept cent cinquante» page 6 par les mots «quatre cent».

Monsieur le président, nous avons discuté de la structure du capital d'Air Canada lors d'autres séances et je signale à l'intention des autres députés qu'il s'agit peut-être là du paragraphe le plus crucial de ce projet de loi. Voilà une société qui en l'espace de 40 ans a réussi à accumuler environ 18 millions de dollars de bénéfices non distribués pour se constituer un capital de 5 millions de dollars; mais en même temps, elle a fait des emprunts fréquents au Trésor fédéral et ces fonds fédéraux sont évidemment accompagnés d'un taux d'intérêt.

Maintenant, monsieur le président, si nous permettons au ministre de convertir la dette en capital sous prétexte que cela rendra la société plus viable ou plus profitable ou que cela lui

[Text]

more viable or perhaps a more profitable corporation in the sense that it will be more in line, the Minister even says, with other airlines that Air Canada may be competing with. As I have raised before, the hard fact is that other airlines do have greater equity than certainly the \$23 million worth of equity in Air Canada, but they have built up that equity largely through earning a profit, paying taxes and retaining a certain portion of their after-tax earnings in the form of retained earnings.

What I feel, Mr. Chairman, we have to be very cognizant of here is that in the five-year projections the management of Air Canada gave us they do not anticipate using more than \$370 million of the authorized capital in that five-year period. The clause that I am proposing to be amended contemplates an authorized capital of \$750 million and we are saying that it would be more than sufficient to give them an authorized capital of \$400 million, bearing in mind they only have a \$5 million capital right now, because they themselves do not anticipate a greater paid-in capital than \$370 million in the next five years.

Mr. Chairman, I say that because—Let us put it into perspective. First of all, if we simply go along with the capitalization of \$370 million, I think we have to bear in mind that we will have given to Air Canada a greater issued capital than the Canadian Pacific system combined. The rail, the investment, the airline, everything thrown in, has only a \$358 million paid-in capital at the present time, and yet we have a Minister here who is seriously saying that he would like Air Canada to have a capital of \$370 million alone. If you want to compare it to Canadian Pacific Airlines, Mr. Chairman, I would point out that Canadian Pacific's shareholders equity at the end of 1976 was slightly under \$12 million.

So let us get this into perspective. We are proposing that Air Canada first will have a paid-in capital of \$370 million, which will mean that they have a paid-in capital greater than the Canadian Pacific system all combined. Bearing in mind Canadian Pacific have over \$6 billion, almost \$7 billion, worth of assets but we feel, or the Minister feels, that Air Canada needs a capital paid in even greater than that, bearing in mind that the \$370 million that is being proposed will compare to the next largest airline in Canada, which has an equity, a total shareholders' equity, of less than \$12 million, I am suggesting to honourable members that the least we can do is to say "Well, if you are anticipating \$370 million, we will give you another \$30 million for good measure, knowing how incompetent administrations can be, but in no way are we going to give you the additional \$350 million of authorized capital without your at least having the problem, if you like, of coming back and asking the House of Commons for that kind of additional capital.

Mr. Chairman, just to put it as succinctly as I can, if we give this type of capital authorization to Air Canada it will mean that it will be the most extensively capitalized airline in the world, and I would invite anybody here today to tell me of another airline that would have a greater paid-in capital. Secondly, I think we are inviting the type of thing that seems

[Translation]

permettra, comme le dit le ministre, de mieux concurrencer les autres compagnies aériennes, nous devons prendre garde. Comme je l'ai déjà dit, le fait est que d'autres compagnies aériennes ont un capital bien plus important que ces 23 millions de dollars d'Air Canada, mais elles ont accumulé ce capital grâce à leurs bénéfices, après avoir payé des impôts et conservé une partie de leurs bénéfices après impôts.

Monsieur le président, dans les projections sur cinq ans que la direction d'Air Canada nous a soumises, on nous dit qu'on ne s'attend pas à utiliser plus de 370 millions de dollars sur le capital autorisé pour cette période de cinq ans. L'article que je veux modifier envisage d'autoriser un capital de 750 millions de dollars et nous pensons qu'il suffirait d'autoriser un capital de 400 millions de dollars puisque cette société ne dispose pour l'instant que de 5 millions de dollars et qu'elle ne s'attend pas à utiliser plus de 370 millions de dollars d'ici cinq ans.

Monsieur le président, remettons les choses dans leur contexte. Pour commencer, si nous acceptons la capitalisation de 370 millions de dollars, nous devons tenir compte que nous avons donné à Air Canada plus de capital qu'à toutes les entreprises du Canadien Pacifique combinées. Les chemins de fer, les investissements, la compagnie aérienne, l'ensemble de toutes ces opérations n'a reçu que 358 millions de dollars pour l'instant et pourtant voilà un ministre qui vient nous dire sérieusement qu'il aimerait qu'Air Canada dispose à lui seul d'un capital de 370 millions de dollars. Si vous comparez cela à la compagnie aérienne du Canadien Pacifique, monsieur le président, je vous rappelle que les dividendes des actionnaires du Canadien Pacifique à la fin de 1970 se sont élevés à moins de 12 millions de dollars.

Remettons les choses dans leur contexte. Nous nous proposons de mettre à la disposition d'Air Canada un capital de 370 millions de dollars, c'est-à-dire un capital plus important que pour l'ensemble du système Canadien Pacifique. Puisque l'actif du Canadien Pacifique s'élève à 6, presque 7 milliards de dollars, nous estimons, ou le ministre estime, qu'Air Canada a besoin d'un capital encore plus important puisque les actionnaires de la seconde compagnie aérienne du Canada disposent d'un capital de moins de 12 millions de dollars; messieurs, le moins que nous puissions faire serait de dire: puisque vous pensez avoir besoin de 370 millions de dollars, nous ajoutons 30 millions de plus pour faire bonne mesure, nous savons en effet quelles peuvent être les incompétences de l'administration, mais nous n'accepterons certainement pas de vous donner les 350 millions de dollars supplémentaires de capital autorisé sans exiger, du moins, que vous vous donniez la peine de revenir demander à la Chambre des communes ce capital supplémentaire.

Monsieur le président, si nous autorisons ce capital pour Air Canada, cette société deviendra la compagnie aérienne la plus capitalisée du monde et je défie quiconque ici d'en trouver une autre qui ait à sa disposition un tel capital. En second lieu, cela risque de favoriser une maladie chronique des sociétés canadiennes de la Couronne: l'inefficacité. Si elles s'aperçoivent

[Texte]

to be chronic with Canadian Crown corporations, and that is that they run inefficiently. If they see some earnings or profits occurring, they quickly spend them on some type of caper to ensure that they do not show the profit that normally would be expected from this kind of paid-in capital. Any management company with \$370 million of paid-in capital should be able to show earnings of certainly over \$30 million a year. Yet we are running the risk that with that kind of naked paid-in capital those earnings could be much less, and still the government can boast that they are running the airline at a profit because of that indirect subsidy from the free capital.

• 1105

To go further and give the airline the right, or through the Minister the right, to convert still further of the debt that might be owing from the airline to Canada into further capital, I think, is nothing short of being irresponsible, without asking that there be a further reference to the Parliament of Canada and that that authorization be increased.

The Chairman: Thank you, Mr. Stevens. Mr. Lang.

Mr. Lang: Mr. Chairman, I wonder whether Mr. Taylor might be asked to say a word about this subject, if he would?

The Chairman: Mr. Taylor. Mr. Taylor, as everyone knows, is the President of Air Canada.

Mr. Stewart: You are going to hear the other members afterwards, because I wish to speak on this amendment.

Mr. Claude Taylor (President, Air Canada): Mr. Chairman, in response to Mr. Stevens, I can well understand the concern any shareholder would have in setting up a corporation and in determining the amount of authorized capital. I hope that we can convince the shareholder that with the new act, the board of directors and the management of the corporation, with the amendments that have been agreed to here to the bill, the corporation is going to be managed on sound business principles and, in fact, in anticipation of profit and a return on the shareholders' investment.

The question of how much paid-in capital, and therefore how much authorized capital, the corporation should have is, of course, somewhat of an academic debate. But there has been a body of principles and experience built up in the business community. If I could, Mr. Chairman, before talking about the members per se, just talk about the relationship of authorized to paid-in capital. In the private sector, generally speaking, the ratio of authorized to outstanding capital is somewhere in the order of five to one, as a normal practice. In the airline industry those numbers are not that far off. In fact, the original structure of Air Canada of \$25 million authorized \$5 million paid-in was a ratio of five to one. The ratio of outstanding to authorized in the Canadian airline industry, excluding Air Canada at the moment, is a ratio of three point five to one. In the United States' airline industry, the relationship is three to one. If we look at some of the carriers that have been used in comparison with Air Canada: Northwest Airlines has a relationship of four point five to one; Trans World Airlines, three point eight; United Air Lines, which is the largest airline in the world, two point seven to one; American

[Traduction]

qu'elles ont des gains ou des bénéfices, elles se hâtent de les dépenser à la sauvette pour s'assurer qu'elles ne devront pas déclarer les bénéfices auxquels on s'attend d'ordinaire avec ce genre de capital autorisé. Toute compagnie de gestion qui dispose d'un capital autorisé de 370 millions de dollars devrait pouvoir déclarer des gains de plus de 30 millions de dollars par année. Pourtant, en autorisant ce qui est ni plus ni moins un don de capital, nous risquons de voir les bénéfices diminuer encore; et pourtant le gouvernement peut continuer à prétendre que la compagnie aérienne fait des bénéfices à cause de ses subventionnements indirects par capital gratuit.

En allant plus loin et en accordant à la société, ou à la société par l'entremise du ministre, le droit de convertir sa dette envers le Canada en un nouveau capital, en n'exigeant pas qu'une nouvelle demande soit présentée au Parlement du Canada pour augmenter cette autorisation, nous faisons preuve d'irresponsabilité.

Le président: Merci, monsieur Stevens. Monsieur Lang.

M. Lang: Monsieur le président, peut-être permettrez-vous à M. Taylor d'ajouter un mot à ce sujet?

Le président: Monsieur Taylor. M. Taylor, comme vous le savez tous, est président d'Air Canada.

M. Stewart: Vous me donnerez la parole ensuite; j'ai quelque chose à dire au sujet de cet amendement.

M. Claude Taylor (président d'Air Canada): Monsieur le président, je comprends bien qu'un actionnaire quel qu'il soit s'intéresserait à la fixation du capital autorisé d'une société qu'on serait en train de former. J'espère que nous pourrions convaincre l'actionnaire que grâce à la nouvelle loi, grâce aux amendements que nous avons accepté d'apporter à ce bill, les directeurs de la société seront en mesure de la gérer d'après de sains principes de gestion et dans l'espoir de parvenir à des bénéfices et à des profits pour les actionnaires qui auront investi.

Quant à savoir quel capital devrait être autorisé, c'est, dans une large mesure, un débat théorique. Quoiqu'il en soit, on peut tirer un certain nombre de principes de l'expérience de cette industrie dans son ensemble. Monsieur le président, avant de vous citer des chiffres, j'aimerais vous parler de la proportion capital autorisé—capital versé. Dans le secteur privé, en règle générale, cette proportion entre capital autorisé et capital versé est de l'ordre de 5 à 1. Pour les compagnies aériennes, d'ordinaire cela ne va pas aussi loin. En fait, à l'origine, la structure d'Air Canada prévoyait un capital autorisé de 25 millions de dollars et un capital versé de 5 millions de dollars, ce qui donnait une proportion de 5 à 1. La proportion entre capital autorisé et capital réel pour l'ensemble des compagnies aériennes canadiennes à l'exception d'Air Canada est de 3.5 à 1. Aux États-Unis, cette proportion est de 3 à 1. Si nous revenons à certains transporteurs que l'on a comparés tout à l'heure à Air Canada: Northwest Airlines: 4.5 à 1; Trans World Airlines: 3.8; United Air Lines, qui est la plus grande compagnie aérienne du monde: 2.7 à 1; American Airlines—autre grande compagnie aérienne: 2.7 à 1.

[Text]

Airlines,—again, another large airline—two point seven to one.

So from the standpoint of the relationship of the outstanding capital to authorized capital, a relationship of two—which is what has been discussed here, between the \$365-\$370 million to the \$750 million—is, in fact, on the low side and not on the high side.

The question has also been put, Mr. Chairman, about the amount of authorized capital of air carriers and the fact that \$750 million is perhaps one of the largest in the world. I think we have to remember that Air Canada is one of the eight to nine largest airlines in the world. If we look at the authorized capital of some of the other carriers that are as large as or larger than Air Canada, in terms of authorized capital, we have United Airlines at \$1.256 billion; Trans World at \$880 million; Northwest at \$682 million; Pan American at \$663 million; and American at \$944 million, in terms of "authorized". So the authorized capital within the airline industry in which Air Canada finds itself, is comparable. We are not comparable, of course, with Canadian airlines because Air Canada is 65 per cent, Mr. Chairman, of the Canadian airline industry, and therefore the other carriers are considerably smaller.

• 1110

Now, the question then arises, Mr. Chairman, of the amount of paid-in capital that there should be at this time. We have suggested—and it has been suggested here, Mr. Chairman—that a 60-40 debt equity ratio for the larger airlines of the world, is a sort of common or average ratio. And if you look again at the large airlines, in Canada, of course, all of the Canadian airlines—bearing in mind again that one airline is 65 per cent of the total—are about 77.6 to 32.4. If you look at the American carriers, you have in 1976 a 63 to 37 per cent relationship, and if you look at the European airlines, you have a 55 to 45 per cent relationship. So, in terms of a 60-40 relationship of debt to equity, we think that is in the ball park.

Now, when you take the size of Air Canada and what levels these figures would translate themselves into, you then translate the 60-40 into about \$365 million. And if you take the relationship of "authorized" to "outstanding", on the high side it is \$3.5 billion in the U.S. which would have given us authorized capital of over \$1 billion, whereas the authorized capital here is only \$750 million or two times. We then have to think, as I would suggest, Mr. Chairman, most boards of directors in corporations do when a company is being either recapitalized or being set up, of how frequently you want to come back to the shareholder, either through letters patent in the private sector, or whatever the other vehicles may be, for changes in the authorized capital.

Now, it has been suggested, Mr. Chairman, by Mr. Stevens, that the forecasts made by the Corporation for the next five years do not foresee any new input of capital. And as has been mentioned, I believe, Mr. Chairman, both by myself and by Mr. St. Denis, this forecast is a fairly conservative forecast. It was made last year when the airline industry was at a fairly

[Translation]

Donc, si on compare cette proportion capital action-capital autorisé, une proportion de 2—on a discuté ici de 365 à 370 millions de dollars comparés à 750 millions de dollars—ce n'est en fait pas très élevé.

Monsieur le président, on s'est demandé quel était le capital autorisé des autres transporteurs aériens et on s'est demandé si ces 750 millions de dollars n'étaient pas supérieurs à ce qui avait été fait partout ailleurs dans le monde. Nous devons nous souvenir qu'Air Canada est l'une des 8 ou 9 compagnies aériennes les plus importantes au monde. Jetons un coup d'œil au capital autorisé de certains autres transporteurs qui sont aussi importants ou plus importants qu'Air Canada: nous avons United Airlines: 1,256 millions de dollars; Trans World: 880 millions de dollars; Northwest: 682 millions de dollars; Pan American: 663 millions de dollars; enfin, American: 944 millions de dollars; je parle de capital «autorisé». Ainsi, le capital autorisé des transporteurs qui partagent les marchés avec Air Canada est comparable. La situation canadienne, bien sûr, n'est pas comparable puisque Air Canada occupe 65 p. 100 de l'industrie des transports aériens au Canada; les autres transporteurs sont donc de bien moindre importance.

Monsieur le président, la question se pose maintenant de savoir quel capital autorisé devrait exister à l'heure actuelle. On a dit, nous l'avons entendu ici, monsieur le président, que le pourcentage dette-actif des grandes compagnies aériennes du monde était en moyenne de 60-40. Au Canada, pour les grandes compagnies aériennes—toutes les compagnies, tenant compte que l'une d'entre elles représente 65 p. 100 de l'ensemble—le pourcentage est d'environ 77.6 pour 32.4. Chez les transporteurs américains, en 1976, la proportion était 63 pour 37 et chez les compagnies européennes, 55 pour 45. Nous pensons donc qu'une proportion de 60-40 entre dette et actif est comparable à ce qui se passe ailleurs.

Maintenant, tenant compte de l'importance d'Air Canada, on peut traduire ces chiffres, cette proportion de 60-40 en une somme d'environ 365 millions de dollars. Maintenant, si vous comparez le capital autorisé et le capital versé, au point le plus élevé, il s'agit de 3.5 milliards de dollars aux États-Unis, ce qui nous aurait donné un capital autorisé de plus de 1 milliard de dollars alors que le capital autorisé ici n'est que de 750 millions de dollars, que ce soit en une ou deux fois. Monsieur le président, pensons à ce que la plupart des conseils d'administration de sociétés font lorsque la société est soit créée, soit refinancée, pensons au nombre de fois qu'il faut revenir aux actionnaires, que ce soit par lettres patentes dans le secteur privé ou par un autre moyen, pour obtenir une modification au capital autorisé.

Monsieur le président, M. Stevens prétend que d'après les prévisions de la société pour les 5 prochaines années, nous n'envisageons pas un nouvel apport de capital. Et comme on l'a dit, monsieur le président, comme moi-même et M. St-Denis l'avons dit, ces projections sont plutôt prudentes. Elles ont été préparées l'année dernière à une époque où l'industrie était en

[Texte]

flat period. Of course, when one is setting up an authorization, one has to anticipate, to some extent, normality. During the past 10 years, Air Canada's assets have grown at a rate of about 12 per cent a year. If we were to look down the road and assume the maintenance of the 60-40 debt relationship with the proposed amendment, Air Canada would be back to this Committee, probably sometime in 1980-81, bearing in mind that you have about a two-year lead period to do your financing and to make sure that you have the proper authorization to do it for changes.

What Mr. Chairman, has been proposed here, is that this bill should last for a period of about 10 to 12 years, on the normal kind of gross period. Now, one is fraught with great difficulty, as Mr. Stevens, has suggested, Mr. Chairman, in forecasting in terms of what the Canadian economy is going to look like 10 or 12 years from now and whether or not the growth is going to be at the average growth of the last 10 years or is going to be something less.

So, Mr. Chairman, I would simply suggest, on behalf of the Corporation and the board of directors, that the debt equity ratio of 60-40 for airlines of the size of Air Canada, cannot be compared with other Canadian airlines since we are such a dominant part of the Canadian airline industry—but comparing Air Canada to airlines of its size that a 60 to 40 equity ratio is a normal ratio.

• 1115

In terms then of the authorize to outstanding, if we were to apply the ratio of authorize to outstanding of the airline industry or even of the private sector generally, we would be asking for an authorized capital in excess of a billion dollars. But the authorize to outstanding ratio that we are suggesting is 2 per cent, whereas the industry in North America in the airlines is in the order of 3.5 per cent.

I would be glad to try to answer any other questions. Mr. St-Denis is here. He is familiar with more of the detail numbers, if the members wish to ask.

The Chairman: Mr. Stevens.

Mr. Stevens: Mr. Chairman, I wonder if I could put one or two questions to Mr. Taylor. I think there is a possibility of confusion here. It comes out of the dilemma we are in, in that when we referred to other airlines, as I have or Mr. Taylor does, it is one thing to look at what their paid-in capital is, but their equity includes not only the paid-in capital but the very extensive retained earnings they have. I think what we have to watch is that we do not look at the paid-in capital and then try to figure out what ratio that is to the authorized without looking at the more meaningful thing, namely what the total equity is including contributed surplus, paid-in capital, and retained earnings in relation to their authorized capital.

Perhaps Mr. Taylor could clarify that in the case of some of the airlines he referred to. What would be the ratio of authorized capital to total equity, bearing in mind that those compa-

[Traduction]

période creuse. Bien sûr, toute autorisation suppose une certaine normalité. Au cours des dix dernières années, l'actif d'Air Canada a augmenté à un taux d'environ 12 p. 100 par an. Si nous envisageons l'avenir avec une proportion de 60-40, et à condition que le projet d'amendement soit adopté, Air Canada devrait probablement revenir solliciter ce Comité vers 1980-1981, tenant compte que vous disposez d'environ deux ans pour préparer un nouveau financement et vous assurer que vous disposez des autorisations nécessaires aux modifications.

Monsieur le président, nous pensons que dans la mesure où les prochaines années n'apporteront pas trop d'imprévus, ce bill devrait pouvoir durer de 10 à 12 ans. Bien sûr, comme M. Stevens l'a dit, monsieur le président, les difficultés sont énormes lorsqu'on essaie de prévoir ce que sera l'économie canadienne dans 10 ou 12 ans, lorsqu'on essaie de savoir si la croissance moyenne sera comparable à la croissance moyenne des 10 dernières années ou bien sera inférieure.

Monsieur le président, au nom de la société et du conseil d'administration, je déclare donc que cette proportion dette-actif de 60-40 pour une compagnie aérienne de l'importance d'Air Canada ne saurait se comparer aux autres compagnies aériennes puisque nous occupons une place si prépondérante dans l'industrie canadienne des transports aériens. Mais si l'on compare Air Canada à d'autres compagnies de la même importance, cette proportion de 60 à 40 est une proportion normale.

Si l'on transpose cela sur la proportion capital autorisé-capital versé, en conservant la même proportion que dans les industries aériennes ou même dans l'ensemble du secteur privé, nous pourrions demander un capital autorisé de plus d'un milliard de dollars. Mais la proportion capital autorisé-capital versé que nous proposons est de 2 p. 100 alors que chez les autres compagnies aériennes de l'Amérique du Nord elle est de l'ordre de 3.5 p. 100.

Si vous avez d'autres questions, je me ferai un plaisir d'y répondre. M. St-Denis est là, il connaît mieux que moi les détails, si vous avez des questions à lui poser.

Le président: Monsieur Stevens.

M. Stevens: Monsieur le président, peut-être me permettez-vous de poser une ou deux questions à M. Taylor. J'ai l'impression que nous risquons de confondre. Lorsque nous comparons la situation d'Air Canada à celle des autres compagnies aériennes, je l'ai fait moi-même, M. Taylor l'a fait aussi, nous nous contentons de tenir compte de leur capital réel mais leur actif ne comprend pas seulement le capital réel mais également des revenus accumulés considérables. Ce qui est important, c'est ce dont nous oublions de tenir compte, et lorsque nous essayons d'établir cette proportion, nous ne devons pas omettre l'ensemble de l'actif y compris les excédents réinvestis, le capital-actions et les revenus accumulés, tout cela comparé au capital autorisé.

Peut-être M. Taylor pourra-t-il répéter ce qu'il a dit de certains lignes aériennes en tenant compte de ce facteur. Quelle serait la proportion de capital autorisé par rapport à

[Text]

nies rather than go back to their shareholders for further capital had been able to build up retained earnings sufficient to give them the ratios that Mr. Taylor is referring to?

In fact the heart of the point we are making is rather than for Air Canada to be coming back, as Mr. Taylor says in five, six, seven years, for further capital, I would have hoped that they could, on the base of capital they are going to start off with now, have built up sufficient retained earnings that they do not have to come back to the well all the time for further capital. Perhaps Mr. Taylor could clarify that.

The Chairman: Mr. Taylor.

Mr. Taylor: Mr. Chairman, on Mr. Stevens' question as to the paid-in capital and retained earnings, it is quite true that some carriers have built up large retained earnings and other carriers have not, as is the situation in Canada. For example, Pan American Airways, which is one of the world's largest airlines, has an authorized capital of \$663 million, a paid-in capital of \$247 million which is 2.7 times, and retained earnings of \$11 million. So the relationship there, even including retained earnings would still be 2.6 probably or 2.7.

Trans World Airlines has paid-in capital of \$234 million, authorized capital of \$880 million, and retained earnings of \$99 million. So if you add the \$234 million and the \$99 million you have about \$320 million against an authorized capital of \$880 million. So you are still in the 2.5 to 2.7 relationship.

United Air Lines, which has authorized capital of one billion two hundred and fifty six million dollars, has paid-in capital of \$459 million, retained earnings of \$306 million, for a total of \$765 million. So you have a relationship there of probably about 1.7. I do not have my computer but I would suspect it is about 1.7.

I am just going down the list. Eastern Airlines has \$447 million authorized capital, paid-in capital of \$292 million, and negative retained earnings. American Airlines has \$944 million authorized, \$346 million paid-in, for a 2.7 times. If you add the retained earnings of \$196 million, you have a relationship again of about 1.8 or 1.9.

• 1120

Northwest, which is everyone's favourite comparison but which, I suspect if anyone read the *New York Times* of ten days ago, they would not particularly want Air Canada operated in the fashion that Northwest operates, has an authorized capital of \$682 million, a paid-in capital of \$151 million and retained earnings of \$470 million, so theirs is about 1.2. In other words, there is only one of the major U.S. carriers that is really under the 1.8 to 2 per cent and that is Northwest.

Mr. Stevens: Through you, Mr. Chairman. Mr. Taylor in his initial presentation did not want to compare the authorized paid-in capital proposed for Air Canada with the other air carriers in Canada. I was wondering what Mr. Taylor's

[Translation]

l'actif total, tenant compte que ces compagnies au lieu d'aller demander un capital supplémentaire à leurs actionnaires ont réussi à accumuler des bénéfices suffisants pour parvenir aux proportions dont M. Taylor nous a parlées?

En fait, j'avais pensé qu'Air Candaa, au lieu de revenir devant le Parlement dans cinq, six ou sept ans pour demander un nouveau capital, comme M. Taylor l'a suggéré, serait en mesure d'accumuler dès maintenant grâce à ce capital que nous mettons à sa disposition des gains suffisants pour éviter de devoir demander un capital supplémentaire. Qu'en pense M. Taylor.

Le président: Monsieur Taylor.

M. Taylor: Monsieur le président, M. Stevens a parlé de capital-actions et de revenus accumulés, c'est exact que certains transporteurs ont accumulé des revenus considérables; d'autres ne l'ont pas fait, c'est le cas du Canada. Par exemple, Pan American Airways (c'est l'une des plus importantes compagnies aériennes du monde) a un capital autorisé de 663 millions de dollars, un capital-actions de 247 millions de dollars, soit 2.7 fois moins, et des revenus accumulés de 11 millions de dollars. Ainsi, même en tenant compte des revenus accumulés, la proportion reste de l'ordre de 2.6 ou de 2.7.

Trans World Airlines a un capital— actions de 234 millions de dollars, un capital autorisé de 880 millions de dollars et des revenus accumulés de 99 millions de dollars. Si vous ajoutez les 234 millions de dollars et le 99 millions de dollars, vous parvenez à 320 millions de dollars pour un capital autorisé de 880 millions de dollars. La proportion est toujours de l'ordre de 2.5 à 2.7.

United Air Lines a un capital autorisé de 1.256 millions de dollars et un capital versé de 459 millions de dollars; des revenus accumulés de 306 millions de dollars ce qui fait un total de 765 millions de dollars. La relation est donc ici de l'ordre d'environ 1.7. Je n'ai pas ma calculatrice, mais je pense que c'est environ 1.7.

Je continue. Eastern Airlines a un capital autorisé de 447 millions de dollars, un capital versé de 292 millions de dollars et des revenus accumulés négatifs. American Airlines a un capital autorisé de 944 millions de dollars, un capital versé de 346 millions de dollars, ce qui donne 2.7. Si vous ajoutez les revenus accumulés de 196 millions de dollars, cela vous donne, ici encore, environ 1.8 ou 1.9.

Northwest, la compagnie avec laquelle on aime faire des comparaisons, cependant, si on a lu le *New York Times* d'il y a dix jours, on ne tient sûrement pas à ce qu'Air Canada soit dirigée de la même façon que *Northwest*, a un capital autorisé de 682 millions de dollars, un capital versé de 151 millions de dollars et des bénéfices réinvestis de 470 millions de dollars, pour une proportion d'environ 1.2. En d'autres termes, *Northwest* est le seul transporteur américain d'importance qui ait moins de 1.8 ou 2 p. 100.

M. Stevens: Monsieur le président, M. Taylor, lors de son premier témoignage, n'a pas voulu comparer le capital autorisé et le capital versé proposé pour Air Canada avec celui des autres transporteurs canadiens. Je me demande quelle est la

[Texte]

response would be to the fact that Air Canada, having already 65 per cent of the market and with this amount of free capital that is going to be given to you as opposed to what you pay in interest on the capital now, what assurance can we have that you simply will not sop up the market in the sense that you will be competitively so favourably situated financially to compete with the other air carriers that I would think it will be more difficult for them to compete with you because of your very favoured financing position when you compare it to the situation with Transair or Nordair or Canadian Pacific?

The Chairman: Mr. Taylor.

Mr. Taylor: Mr. Chairman, I would suggest that we have not tried to lead the Committee to believe we do not want to compare ourselves to Canadian airlines, first of all. The question of are we going to sop up the Canadian market, Mr. Chairman, is a question which would be I think unfair to even suggest because this is a regulated industry and any sopping up of the market has the protection of the Canadian Transport Commission under regulation.

As far as the question of the impact of this sort of capitalization on our strategies relative to our competitors, as the balance of the Canadian industry is private-sector owned and their objectives presumably are similar to those that have been outlined by this Committee for Air Canada, in other words, that good business practice and profitability are the criteria, and as we are operating within a regulated framework, I would suggest there is little or no opportunity unless there is consensus by all the parties involved to have one carrier take financial advantage of another carrier.

The Chairman: Thank you, Mr. Stevens. Mr. Stewart.

Mr. Stewart: Thank you, Mr. Chairman. I want to comment that I do not share the fears that my friend, Mr. Stevens, seems to have with this amount of authorized capital. If it were a corporation which was fairly loosely managed, it would be a different story but this bill has so many restrictions that the Corporation would not have any opportunity of managing it in a loose manner. I pointed out on the first day of the hearings that at a quick count, the expression "Governor in Council" appears in the bill at least 24 times and certainly there is a great deal of restriction.

I see no reason why we should want to reduce the amount of authorized capital even if there is too much, so what? They do not necessarily have to use everything that is authorized and as far as them having come back to us to ask for more funds, we know what that is. They have not been here for almost five years. That same thing could happen again. They may have a number of things they want to do. For one thing we heard evidence to the effect that all the fleet, which is in good shape at this present time, may not be that way forever. In a few years they may have to replace a good portion of the fleet and they should not have to come back to us again to have that figure raised. I see no reason to reduce it. I think we should defeat this amendment and not consider any reduction in \$750 million.

[Traduction]

réaction de M. Taylor devant la possibilité qu'Air Canada, étant assurée d'environ 65 p. 100 du marché actuellement et pouvant compter dorénavant sur un capital gratuit par opposition au capital sur lequel elle a toujours dû payer des intérêts jusqu'ici, s'accapare tout le marché. Quelle assurance M. Taylor peut-il donner à l'effet qu'Air Canada ne se trouvera pas dans une situation financière tellement favorable qu'il deviendra difficile pour ses concurrents de continuer, et je parle ici d'une situation financière qui sera bien meilleure que celle de *Transair*, *Nordair* ou *Pacifique Canadien*?

Le président: Monsieur Taylor.

M. Taylor: Monsieur le président, je ne voudrais pas que le Comité ait l'impression que nous ne voulons pas comparer notre situation avec celle des autres transporteurs canadiens. Quant à la possibilité que nous accaparions le marché au Canada, il ne saurait en être question parce que l'industrie est réglementée et que toute tentative en ce sens serait bloquée par la Commission canadienne des Transports.

En ce qui concerne les effets que cette capitalisation pourrait avoir sur notre stratégie concurrentielle, maintenant, comme le reste de l'industrie canadienne appartient au secteur privé et que ses objectifs doivent être les mêmes que ceux qui ont été proposés à Air Canada par le Comité, la saine gestion commerciale et la recherche du profit, comme elle doit travailler à l'intérieur d'un cadre réglementée également, il y a peu de chances qu'elle nuise à qui que ce soit à moins que toutes les parties s'entendent pour en faire profiter un transporteur en particulier.

Le président: Merci, monsieur Stevens. Monsieur Stewart.

M. Stewart: Merci, monsieur le président. Je dois dire d'abord que je ne partage pas les craintes de mon ami, M. Stevens, en ce qui concerne le montant du capital autorisé. Si la société devait être gérée mollement, ce serait autre chose, mais le bill pose tellement de restrictions que ce serait impossible. J'ai noté au premier jour des délibérations qu'un compte rapide permet de constater que l'expression «gouverneur en conseil» revient 24 fois dans le bill. Il y a certainement un nombre considérable de restrictions.

Je ne vois pas de raisons de réduire le capital autorisé. Et même s'il était trop élevé, quel mal y aurait-il à cela? La société n'a pas à utiliser tout son capital autorisé. Nous savons par ailleurs combien de fois elle s'est présentée devant nous pour demander des fonds supplémentaires. Elle n'est pas venue une seule fois en cinq ans ou presque. La même situation pourrait se produire. La compagnie pourrait avoir certains projets à réaliser. Les témoins ont indiqué que même si la «flotte» d'appareils est en bon état actuellement, il se peut qu'ils se détériorent un jour. D'ici à quelques années, il se pourrait que la société ait à remplacer une bonne partie de ses appareils et il faudrait lui éviter de revenir devant nous pour faire hausser le montant. Donc, je ne vois pas de raison de réduire le capital autorisé. J'estime que nous devons rejeter l'amendement et garder le montant de 750 millions de dollars.

[Text]

• 1125

The Chairman: Thank you, Mr. Stewart. Is the Committee ready for the question? Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, I wonder if the amendment, in a sense, was drafted because we felt that it met the 60-40. That is where the 400-figure came from; it met that general requirement. I appreciate Mr. Taylor's remarks and have a little better understanding of where we fit, and I appreciate that.

The concern I have is the relationship in the market of a very soundly structured, well financed, massive corporation and the impact it has with regard to rate structuring. For example, when EPA makes an application for a rate increase it is because the bankers are insisting they do it. When you make an application for a rate increase henceforth it will be because, in your judgment, the market will bear it. My question I think, Mr. Chairman, is: who follows who?

You have a healthy, big corporation that might require \$90 to fly from Halifax to Montreal; you have a regional carrier that is being asked to do a multiplicity of jobs at subsidized 1972-73 dollar rates and—not 1977 rates, Mr. Chairman, and grossly unfair and inadequate—but when applications for rate increases are made, who follows who? Does Air Canada lead in the establishment of these rates, or does EPA whose bankers have sent them to the Canadian Transport Commission with applications for rate increases? Do they lead you upward and upward or do you hold them downward? Do you maintain downward pull?

The need for the corporation to get additional revenue is simply a judgment by yourself and your officials, but EPA has to bring in the other dimension, an absolute necessity in order to stay alive. Who leads who? Is there not a demonstrable capacity to affect rate structuring because you are so healthy and nobody else is? How does that work in the general game?

Mr. Taylor: Mr. Chairman, to Mr. Forrestall's question, perhaps two points as background. First of all, again the rates are regulated and public interest and public service is one of the criteria that is used, I believe, by the Canadian Transport Commission.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, when was the last time Mr. Taylor was turned down on a rate-increase application?

The Chairman: Mr. Taylor.

Mr. Taylor: We have not been turned down in recent periods.

Mr. Forrestall: Well, that is my point.

The Chairman: I feel it is just fair to let Mr. Taylor finish his answer, then we can go back to you, Mr. Forrestall.

Mr. Taylor: First of all, the Canadian Transport Commission examines the rates as to their acceptability by the consumer. Since we are being asked to operate profitably, and EP

[Translation]

Le président: Merci, monsieur Stewart. Le Comité désire-t-il que l'amendement soit mis aux voix? M. Forrestall.

M. Forrestall: Monsieur le président, d'une certaine façon l'amendement part du principe que le rapport doit être maintenu à 60-40. C'est de là que vient le chiffre de 400. Il permet ce rapport. Je remercie M. Taylor de ses explications. Je comprends mieux où nous en sommes maintenant.

Ce qui m'inquiète, c'est l'influence que peut avoir une société bien structurée, bien financée, immense sur la tarification. Lorsque EPA demande une augmentation de ses tarifs, c'est sur la pression de ses banquiers. D'autre part, lorsqu'on demande une augmentation de ces taux c'est parce qu'on croit que le marché peut l'absorber. Ma question est donc celle-ci, monsieur le président: qui influence qui?

D'une part vous avez une grande société, dont la situation financière est excellente, qui exige \$90 pour un vol d'Halifax à Montréal. D'autre part, vous avez un transporteur régional à qui on demande de remplir toutes sortes de missions et qui est subventionné selon les taux de 1972-1973 et non pas de 1977, ce qui est tout à fait injuste, tout à fait insuffisant, monsieur le président. Lorsqu'il y a une demande d'augmentation des taux, qui subit l'influence de qui? Est-ce Air-Canada qui bat la marche ou est-ce l'EPA qui se présente devant la Commission canadienne des transports à l'instigation de ces banquiers? Est-ce que la compagnie est poussée à demander plus ou est-ce qu'elle est tenue de garder ces taux inchangés? Est-ce que les taux sont maintenus ainsi plus bas?

Lorsque la société a besoin de revenus supplémentaires, c'est vous et vos collègues qui décidez tout simplement, mais pour l'EPA, c'est tout autre chose. Pour elle c'est une question de vie ou de mort. Oui exerce l'influence prédominante? N'est-ce pas la société qui est la mieux placée pour influencer sur la tarification du fait qu'elle est en meilleure situation financière que les autres transporteurs? De quelle façon cette influence s'exerce-t-elle sur l'industrie de façon générale?

M. Taylor: Monsieur le président, monsieur Forrestall, il y a deux choses dont il faut tenir compte. D'abord, les taux sont réglementés et l'intérêt public et le service public sont parmi les critères utilisés par le Commission canadienne des transports.

M. Forrestall: Monsieur le président, quand M. Taylor a-t-il essuyé un refus lorsqu'il a demandé une augmentation de ces taux?

Le président: Monsieur Taylor.

M. Taylor: Nous n'avons pas essuyé de refus ces derniers temps.

M. Forrestall: C'est ce que j'ai voulu mettre en lumière.

Le président: Je pense qu'il faut permettre à M. Taylor de finir de répondre avant de revenir à M. Forrestall.

M. Taylor: D'abord, la Commission canadienne des transports voit si les taux sont acceptables pour les consommateurs. Nous devons rechercher des profits au même titre qu'EP Air,

[Texte]

Air is being asked to operate profitably, and since to some extent we are going to be going to the same market place for our money for increases in our equipment, as the other carriers are going, we are going to be expected to be financially based and financially sound as well, and this Committee has said that we must be, so the criteria under which we are both being measured I would suggest, Mr. Chairman, is the same criteria. The U.S. industry, being somewhat larger and somewhat more sophisticated on the basis of the debt/equity that I have suggested, has established a 12 per cent return on investment and this is based on about a 6.5 per cent cost of debt and about a 16 per cent cost of equity for the 12 per cent. Now the industry has never attained that.

• 1130

The suggestions that we were making earlier as to when we would have to come back is on the assumption that we could get a return, which I believe is the figure that Mr. Stevens had suggested, Mr. Chairman, of \$30 million on \$300 million or about 10 per cent. I would suggest, Mr. Chairman, that the industry, whether it is a large carrier in the industry or a small carrier in the industry, is essentially using the same criteria on which to determine how efficient it is, the yield it should get for its product and the manner in which it should control costs.

So I do not believe there is a concern within the industry that Air Canada, either past or future, will exercise such a dominant position that other carriers will not be able to price their product on the return that they should be getting since Air Canada is now going to have to pay a dividend on its capital and pay its debt. Therefore, it is going to have to earn a dividend and build up, as Mr. Stevens has suggested, a retained earnings position.

Mr. Forrestall: That is textbook, Mr. Chairman. I just wonder really about the practical application of the textbook theory. It still seems to me that you are going to have, as you have had and will continue to have, a very dominant impact on rate structuring in Canada. I accept what you say perhaps because I am incompetent to debate the issue with you. My concern is instinctive and I think probably the reality of it, Mr. Chairman, is that you do have and will continue to have the dominant influence with respect to the levels of rates.

But just one other question with respect to Clause 10(1). Proposed Section 3(2)(e) in Clause 1 of Bill C-33, An Act to amend the National Transportation Act, suggests:

in the provision of transportation services there should be opportunity for both public ownership and private ownership of carriers and also for national, regional and local carriers with Canadian control of privately owned carriers being an objective;

While Mr. Taylor has spoken to this before, I wonder, Mr. Chairman, if the Minister or Mr. Taylor or both could comment on how it is that the Canadian public buy shares of \$1,000 each at some point down the road. Why could that not be \$100 and at least hold out hope to us poor little Maritimers being able to buy into the corporation at some point and make a fortune?

[Traduction]

dans une certaine mesure nous nous adressons au même marché pour obtenir les fonds dont nous avons besoin pour accroître notre matériel, comme le font les autres transporteurs, nous devons tous les deux être dans une situation financière stable, le comité lui-même l'exige, de sorte que les critères sur lesquels nous sommes jugés sont les mêmes critères. L'industrie américaine, qui est plus considérable et plus raffinée en ce qui concerne le rapport entre la dette et le capital dont j'ai parlé a établi un taux de rendement de 12 p. 100 sur l'investissement, en partant d'un coût de la dette d'environ 6.5 p. 100 et d'un coût du capital d'environ 16 p. 100. Or, l'industrie n'a jamais pu atteindre ce rendement de 12 p. 100.

Il a été question plus tôt de la possibilité que nous revenions devant le comité, en supposant que nous obtenions un rendement selon ce qui a été établi par M. Stevens tout à l'heure, 30 millions de dollars sur 300 millions de dollars ou environ 10 p. 100. Monsieur le président, dans l'industrie, qu'il s'agisse d'un grand transporteur ou d'un petit transporteur, on utilise essentiellement les mêmes critères pour fixer le rendement qu'on veut obtenir pour son produit et pour établir la manière dont on veut contrôler ces coûts.

Pour cette raison, je ne pense pas qu'on s'inquiète dans l'industrie qu'Air Canada en vienne à exercer dans un avenir plus ou moins rapproché une influence si forte que les autres transporteurs ne pourront pas obtenir le prix qu'ils désirent pour leurs produits, puisque, après tout Air Canada, aura à verser des dividendes sur son capital et à acquitter sa dette. Il lui faudra accumuler des dividendes et des bénéfices à réinvestir comme M. Stevens l'a indiqué.

M. Forrestall: Tout cela vaut en principe monsieur le président. Je me demande cependant ce qui se passerait dans la pratique. Il me semble que vous continuerez d'avoir une influence très dominante sur la tarification au Canada. Je dois accepter votre réponse parce que je n'ai pas autant de connaissances que vous en la matière. Je sens que vous aurez toujours cette influence et que vous pourrez influencer les taux.

Je voudrais poser une autre question au sujet de l'article proposé 10(1). L'article proposé 3(2)(e), à l'article premier du Bill C-33, Loi nationale sur les transports, prévoit ce qui suit:

L'organisation du service de transport fait appel à la participation d'entreprises de transport national, régional et local tant du secteur public que du secteur privé, le contrôle des entreprises privées par des Canadiens étant un objectif;

Le contrôle des transporteurs privés par des Canadiens est un sujet dont a déjà parlé M. Taylor. Je me demande, monsieur le président, si lui ou le ministre ou les deux voudraient indiquer comment il se fait qu'à un moment donné le public canadien est appelé à acheter des actions à \$1,000 chacune. Pourquoi ne prévoit-on pas que le public puisse acheter des actions de \$100 de façon à ce que nous, pauvres gens des Maritimes, puissions

[Text]

The Chairman: Mr. Minister.

Mr. Lang: Mr. Chairman, clearly for us to have shares sold we would have to be back to Parliament with that proposal and at that point in time the share structure would be modified accordingly. We had considered putting in the potential for selling shares immediately into this statute at this time but we felt that since it would be some time before Air Canada would be in a position to offer shares in any case, Parliament would prefer to have that decision taken more at the time when it was ready to make that sale. Certainly at that point, in other words, there would be another act of Parliament and a modification in that amount.

Mr. Forrestall: I was just anticipating an amendment I had, Mr. Chairman, and I am pleased the Minister has spoken to it. I was just curious that it has to come back to Parliament when there was nothing really essential wrong with Mr. Stevens' amendment then to reduce it. The other purpose of course was to have some capacity to get the corporation back in front of us once every four years. They will only be in front of us twice more and then they will be back for a brand new act in 10 or 12 years. I thought maybe the \$1,000 each would just be put in \$100 shares and the pile would be 10 times as high, and that was probably the only reason you put \$1,000 down. If it is there because you envision the corporation having to come back to Parliament notwithstanding other acts, because there is nothing in here that prohibits the sale. You have control, the Governor in Council is the only one who can buy these shares. You buy them, I guess, on the advice of the Minister of Finance...

• 1135

Mr. Lang: That is right.

Mr. Forrestall: ... within the parameters of certain other provisions. Notwithstanding that, there is nothing in this bill that prohibits you from making a decision to sell the shares to the Canadian public.

Mr. Lang: Yes, there is. Under Clause 10.(4), it would only be possible to issue them to the...

Mr. Forrestall:

No shares of the Corporation may be issued otherwise than as expressly authorized by this Act.

Mr. Lang: There is Clause 10.(3).

Mr. Forrestall: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Forrestall. Mr. Stevens.

Mr. Stevens: Mr. Chairman, if I could come back to Mr. Taylor first on a few clarifications. Concerning the figures he gave for various airlines, what year were those figures taken from?

Mr. Taylor: On the ratio of authorized to outstanding, the Canadian airlines were on the basis of 1976 annual reports, the U.S. airlines were on the basis of 1975 annual reports with one

[Translation]

aussi acheter des actions de la société à un moment donné et faire fortune?

Le président: Monsieur le ministre.

M. Lang: Pour qu'on puisse un jour en arriver à vendre des actions, il faudra qu'on revienne devant le Parlement. Ce sera le moment de parler de la valeur des actions. Nous avions envisagé de permettre la vente d'actions tout de suite dans cette loi mais nous avons pensé qu'il faudrait quelque temps à Air Canada avant de pouvoir procéder et que le Parlement préférerait sans doute décider au moment où les actions sont sur le point d'être vendues. En d'autres termes, il y aura une autre loi qui sera présentée au Parlement à ce sujet et ce sera le moment d'apporter toutes les modifications voulues.

M. Forrestall: J'avais prévu de présenter un amendement à ce sujet, monsieur le président. Je suis heureux que le ministre ait éclairci la situation. Je me demande cependant pourquoi il faudra revenir devant le Parlement alors que l'amendement de M. Stevens semble parfaitement acceptable. Il s'agit également de faire en sorte que la société revienne devant le Parlement tous les quatre ans. Pour l'instant, ces représentants doivent comparaître devant nous encore deux fois, puis il faudra attendre une nouvelle loi pendant dix ou douze ans. Je pensais qu'on ne voulait tout simplement pas voir une pile de 10 actions de \$100, que c'était là la raison pour laquelle on avait fixé le montant à \$1,000. Si vous envisagez que la société devra quand même revenir devant le Parlement qu'il y ait d'autres lois ou non, très bien, parce qu'il n'y a rien qui empêche la vente d'actions ici. C'est vous qui avez le contrôle, le gouverneur en conseil est le seul qui puisse acheter des actions. Vous les achetez sur l'avis du ministre des Finances, si je comprends bien...

M. Lang: En effet.

M. Forrestall: ... dans les limites permises par d'autres dispositions de la loi. Mais à part ces dispositions, il n'y a rien dans le bill qui vous empêche de décider un jour ou l'autre de vendre des actions au public canadien.

M. Lang: Il y a un article qui nous en empêche, et c'est l'article 10(4). Il prévoit ce qui suit...

M. Forrestall:

Les actions de la société doivent être émises de la manière expressément autorisée dans la présente loi.

M. Lang: Il y a en outre l'article 10(3).

M. Forrestall: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Forrestall. C'est à M. Stevens.

M. Stevens: Monsieur le président, avec votre permission, je voudrais obtenir certaines précisions de M. Taylor. En ce qui concerne les chiffres qu'il a cités pour les autres compagnies aériennes, de quelle année s'agit-il?

M. Taylor: En ce qui concerne le rapport actif-dettes, les chiffres cités pour les compagnies canadiennes sont tirés des rapports annuels de 1976; pour les compagnies américaines, ils

[Texte]

exception, Delta, which was 1974—the last report I have for Delta. It was 1975 for the U.S. airlines, 1976 for the Canadian airlines.

Mr. Stevens: While Mr. Taylor was giving those figures, I was checking my own. I only guessed that he was back in 1975, because there was a tremendous turn around in the American airlines in 1976. I was wondering whether between now and the afternoon he could not produce the up-to-date figures? There are some startling turn arounds in the deficit and loss divisions of some of those airlines. The 16-per cent cost of equity, which Mr. Taylor referred to as being a kind of benchmark in the United States, is that before or after tax?

Mr. Taylor: That is after tax.

Mr. Stevens: So if that were to be achieved in Canada, it would be fair to say that you would take \$370 million of the naked capital you would have and multiply that by 16 per cent to give the target for return on equity that Canada could expect from this kind of investment?

Mr. Taylor: On the basis of the CAB formula, which I referred to and which was set up some years ago as a 12-per cent target on the basis of the debt equity—and which I think, with very few exceptions, has ever been achieved. In other words, the 10 per cent is a formula set up to regulate fares, principally, in the U.S., and somewhere in the order of 8 per cent to 10 per cent, I think, has been the achievable. But the formula—you are quite right, Mr. Stevens—is as I indicated, 16 on equity and about 6.5 on debt.

Mr. Stevens: So, 16 per cent was the formula, or the target. What, in fact, are you projecting over the five years we have before us as being the after-tax return on the equity?

Mr. Taylor: On the statement you have, Mr. Stevens, in 1981 it is 7.6 per cent.

Mr. Stevens: So you are running a little light of half the target even five years down the road?

Mr. Taylor: Yes—as is the entire industry.

Mr. Stevens: Mr. Chairman, I was wondering whether Mr. Taylor could explain, because I do not think we have asked him to explain this: when we take the two statements, the one assuming that there is no change in capitalization, that you continue to nurse the debit you are now nursing from the Crown, and compare that with your recapitalization projections, in each case over the five-year period, could Mr. Taylor indicate to us why there is no substantial difference in the retained earnings position of Air Canada, notwithstanding the recapitalization?

• 1140

The Chairman: Mr. St-Denis.

Mr. André St-Denis (Director, Financing, Air Canada): The other night, last week, it turned out that there are only some very minor differences in the aggregate amount of retained earnings under the recapitalization alternative as well

[Traduction]

sont tirés des rapports annuels de 1975, à l'exception de Delta, dont le dernier rapport annuel que j'ai remonté à 1974. De façon générale, c'est donc 1975 pour les compagnies américaines et 1976 pour les compagnies canadiennes.

M. Stevens: Pendant que M. Taylor parlait, je vérifiais mes propres données. Je pensais bien que les chiffres cités étaient de 1975, puisque la situation a changé de façon dramatique pour les compagnies américaines en 1976. Je me demande si d'ici à cet après-midi je ne pourrais pas avoir les derniers chiffres. Il s'est produit des changements incroyables pour ce qui est des déficits et des pertes pour certaines compagnies. Pour revenir au coût du capital-actions de 16 p. 100 auquel a fait allusion M. Taylor tout à l'heure, le point de repère aux États-Unis, c'est avant impôt ou après impôt?

M. Taylor: Après impôt.

M. Stevens: Ce qui veut dire qu'au Canada il faudrait prendre ce 370 millions de dollars de capital brut et les multiplier par 16 p. 100 pour obtenir le rendement de capital souhaité?

M. Taylor: Selon la formule CAB dont j'ai parlé tout à l'heure, laquelle a été établie il y a plusieurs années et fixe un objectif de 12 p. 100 en tenant compte de la dette... il faut dire que ce n'est qu'en de très rares occasions qu'il a pu être atteint. Le 10 p. 100 sert à fixer les taux, surtout aux États-Unis; je pense que l'objectif souhaité se situe entre 8 p. 100 et 10 p. 100. Mais vous avez raison de dire, monsieur Stevens, que c'est 16 p. 100 sur le capital-actions et environ 6.5 p. 100 sur la dette.

M. Stevens: Le 16 p. 100 répond à la formule ou constitue l'objectif. Qu'avez-vous prévu pour les cinq années à venir en ce qui concerne le rendement après impôt sur le capital-actions?

M. Taylor: Selon l'état financier que vous avez, monsieur Stevens, il sera de 7.6 p. 100 en 1981.

M. Stevens: Après cinq ans, vous n'en êtes donc qu'à la moitié de votre objectif?

M. Taylor: Oui, comme pour l'industrie de façon générale.

M. Stevens: Monsieur le président, je me demande si M. Taylor peut expliquer ceci. Je ne crois pas qu'il l'ait encore fait. Lorsqu'on compare les deux états financiers qu'il a présentés, celui qui part d'une capitalisation inchangée et qui continue de refléter la dette due à la Couronne, et celui qui part d'une nouvelle capitalisation, on s'aperçoit qu'après cinq ans dans chaque cas, il n'y a pas de changement important dans les bénéfices réinvestis d'Air Canada. M. Taylor peut-il expliquer pourquoi?

Le président: Monsieur Saint-Denis.

M. André Saint-Denis (Directeur, Finances, Air Canada): Lors de la réunion de la semaine dernière, nous avons déterminé qu'il n'y avait que des différences mineures dans le montant des gains acquis avec ou sans recapitalisation, à cause

[Text]

as the nonrecapitalization alternative, the basic reason being the 4 per cent dividend policy that is rather taxing in terms of dividend payout. Had the company, Air Canada, that is, had the same dividend payout policy in terms of dividends paid in proportion or in relation to earnings after taxes, the retained earnings would have been materially higher. If my memory is right, instead of showing some \$70.7 million, we would have shown some \$117 million of retained earnings.

Clearly under recapitalization there are definite advantages in terms of accumulation of retained earnings. As covered that night also, we indicated the basic three reasons for recapitalizing the corporation, namely, having access to the world private and public long-term debt sector under the most favourable terms and conditions without government guarantee, facilitating the comparison of Air Canada with the other carriers because then we would be comparing apples with apples, that is to say, reasonably similar capital structures, and finally there is a definite advantage in stabilizing the earnings after taxes.

Mr. Stevens: But for the record, though, as you projected, if you get the recapitalization that is anticipated and you pay your 4 per cent dividend, there will be no marked difference in the amount of retained earnings that you will have five years down the road compared to what retained earnings you would anticipate in your projection if the recapitalization does not go through.

Mr. St-Denis: As supported by the five-year plans under both scenarios, assuming status quo and assuming a 60-40 recapitalization at year-end 1976, clearly the retained earnings as of year-end 1981 are very close to one another. However, under one scenario we are paying a 4 per cent dividend on \$5 million only under the status quo, in other words at the rate of \$.2 million per annum, whereas under recapitalization we are paying the same 4 per cent but on \$370 million, which adds up to some \$14.8 million. Over a five-year period that amounts to some \$70 million, which clearly is a much more generous dividend policy than the Deltas or the Northwests of this world, who have a dividend policy actually of paying approximately 20 per cent of earnings after taxes.

Now the question is, why are we that generous? Basically because we have to qualify under the Canadian and British Insurance Companies Act and pay a dividend to make our future debt instruments legal for life.

The Chairman: Is the Committee ready for the question?

Mr. Stevens: Mr. Chairman, I have a follow-up question on that because I would not want the Committee to feel that Air Canada are being overly generous with the Crown.

Mr. St-Denis: could you give me what would have been the extra debt interest payments that would have gone to the Crown? You have told us that the dividends could represent \$70 million, based on the 4 per cent projection. But in any event, if you followed your other route of simply leaving the

[Translation]

surtout de la politique des dividendes de 4 p. 100 qui est plutôt onéreuse. Si, suivant sa politique de dividende, Air Canada payait des dividendes en fonction des gains après impôt, ces gains seraient beaucoup plus élevés. Si ma mémoire est juste, au lieu de se chiffrer à \$70.7 millions, ces gains non distribués s'élèveraient à quelque \$117 millions.

Il est clair que la recapitalisation comporte des avantages définis pour ce qui est de l'accumulation des gains. Comme on l'a indiqué l'autre soir également, il y a trois raisons fondamentales pour lesquelles nous préconisons la recapitalisation de la Société; notamment, l'accès au secteur privé et public mondial des dettes à long terme aux conditions les plus favorables sans garantie gouvernementale, une comparaison plus facile entre Air Canada et d'autres sociétés de transport, car à ce moment-là on pourrait comparer des pommes et des pommes, c'est-à-dire, des structures de capitaux assez semblables, et enfin une stabilisation des gains après impôt.

M. Stevens: Cependant, comme vous l'avez indiqué, si vous obtenez la recapitalisation anticipée et que vous payez vos dividendes de 4 p. 100, la somme des gains acquis cinq années plus tard ne sera guère différente du montant des gains s'il n'y a pas recapitalisation.

M. Saint-Denis: Dans le cadre des programmes de cinq ans avec ou sans recapitalisation, en supposant un statu quo et une recapitalisation de 60-40 à la fin de l'année 1976, la somme des gains acquis à la fin de 1981 dans les deux cas est analogue. Toutefois, dans un cas nous payons un dividende de 4 p. 100 sur \$5 millions seulement, c'est-à-dire la somme de \$.2 million par année, alors que dans le cadre de la recapitalisation nous payons le même 4 p. 100 mais sur une somme de \$370 millions, ce qui se chiffre à quelque \$14.8 millions. Sur une période de cinq ans, cela représente quelque \$70 millions, ce qui est une politique de dividende beaucoup plus généreuse que celle suivie par les sociétés telles que Delta ou Northwest qui paient environ 20 p. 100 des gains après impôt.

On se pose donc la question suivante: pourquoi sommes-nous aussi généreux? en principe, c'est parce que nous devons nous conformer à la Loi sur les compagnies d'assurance canadiennes et britanniques et payer un dividende qui assurera la légalité de nos dettes futures.

Le président: Est-ce que le Comité est prêt à mettre la moitié aux voix?

M. Stevens: Monsieur le président, j'ai une question à poser à ce sujet car je ne voudrais surtout pas que le Comité ait l'impression que la Société Air Canada se montre trop généreuse envers la Couronne.

Monsieur Saint-Denis, pouvez-vous me dire à combien se chiffraient les intérêts supplémentaires de la dette qu'aurait dû assumer la Couronne? Vous nous avez dit que les dividendes pourraient représenter \$70 millions en fonction de la formule de 4 p. 100. Mais quoi qu'il en soit, si vous aviez

[Texte]

debt in position, what would have been the accrued or the paid interest on the debt, as a comparison to your \$70 million?

Mr. St-Denis: Over a five-year period we have not accounted on that basis. However, for 1976 we have compared the aggregate return to the Canadian Government under both alternatives. You can see that in respect of revenue it is the same thing, absolutely similar, because the owner, as well as the tax collector, is the Canadian Government. So what the Canadian Government is not getting through interest it gets through dividends, through appreciation or increase in retained earnings, or through taxes. It is a closed-circuit system.

• 1145

Mr. Stevens: Mr. Chairman, that is the point I am trying to establish, that it is just a myth that somehow or other this capitalization will put Air Canada in a dramatically better profitable position, and I think we must bear that in mind. If projections are followed, the retained earnings position of Air Canada will be almost identical five years from now as it would be if the debt remains.

Mr. Chairman, I think what this Committee must bear in mind is the important distinction, that if the debt remains Air Canada is obligated to make the payments but, once we shift to a capitalization approach, Air Canada no longer is obligated to make the payments. They no longer, if they do not earn profits of course, have to pay taxes. If they do not earn profits, certainly after taxes, they do not have to pay the dividend. So I think it is important that we bear in mind that it is a much easier role for Air Canada to follow, if they can get rid of half of their debt roughly that is owing to the Canadian Crown, compared to what will happen if this recapitalization goes through. And the net result on their own projections is just the same. One way, though, they are in effect free from the discipline that debt requires them to meet an interest rate charge year by year, whereas the new approach will be that if they do not make a profit there will be no way the Canadian Government can demand or even go through the bookkeeping entry of having the income come to the Crown.

The Chairman: Thank you, Mr. Stevens.

Mr. Stevens: Mr. Chairman, I have one other question.

In reading Clause 10, skipping over the debt re-arrangement section and going up to the borrowing and guaranteeing sections, Clauses 15 and 16, I was wondering if somebody from Air Canada could tell us if Air Canada pushes the Crown to the hilt, takes down all the authorized capital and borrows all they can and gets guaranteed by the Crown all they can, what would be the total number that you could end up with? It is just a summary that I am looking for. For example, clearly you can get \$750 million worth of capital if the Crown is willing to give it to you. How much is the total limit that you can get of either direct government borrowing or borrowing guaranteed by the Government of Canada, in addition to that?

The Chairman: Mr. St-Denis.

[Traduction]

simplement opté pour l'autre solution et conservé la dette, à combien se seraient chiffrés les intérêts accrus de cette dette par opposition à vos \$70 millions?

M. Saint-Denis: Nous n'avons pas fait ces calculs sur une période de cinq ans. Toutefois, pour l'année 1976, nous avons comparé le revenu global du gouvernement canadien dans les deux cas. Vous constaterez que le revenu est le même puisque le propriétaire ainsi que le percepteur d'impôt est le gouvernement canadien. Ainsi, ce que le gouvernement canadien ne touche pas sous forme d'intérêt, il l'obtient sous forme de dividendes, grâce à l'augmentation des gains acquis ou des impôts. C'est un circuit fermé.

M. Stevens: Monsieur le président, c'est justement ce que j'essaie de démontrer, à savoir qu'il serait faux de croire que cette capitalisation permettra à Air Canada de devenir beaucoup plus rentable, et je pense qu'il serait bon de s'en souvenir. D'après les prévisions, les gains acquis d'Air Canada seront presque identiques dans cinq ans même si la dette n'est pas amortie.

Monsieur le président, le Comité doit faire une distinction importante, à savoir que si la dette n'est pas amortie, Air Canada est obligée d'effectuer des paiements, mais s'il y a capitalisation, la Société n'aura plus de paiements à effectuer. Évidemment, si elle ne touche aucun bénéfice, elle n'a aucun impôt à payer. Si elle ne touche aucun bénéfice après impôt, elle n'a aucun dividende à payer. Il est donc important de se rappeler que le rôle d'Air Canada sera beaucoup plus facile si la Société peut se débarrasser de la moitié de sa dette envers la Couronne que s'il y a recapitalisation. Et le résultat final de ses propres prévisions reste le même. Cependant, la Société n'aurait plus à se plier à la discipline que comporte la dette et payer un taux d'intérêt annuel, et en vertu du nouveau système, si elle ne touche aucun bénéfice, le gouvernement canadien ne pourra exiger que les revenus soient remis à la Couronne.

Le président: Je vous remercie, monsieur Stevens.

M. Stevens: Monsieur le président, j'ai une dernière question à poser.

Après avoir lu les articles 10, 15 et 16, faisant abstraction pour un instant du réaménagement de dette, je me suis demandé si un des représentants d'Air Canada pourrait nous dire quel serait le montant global que vous pourriez obtenir en obtenant le maximum de capitaux autorisés de la Couronne, en empruntant le plus possible après avoir fait garantir ces emprunts par la Couronne? Je cherche simplement à obtenir un résumé. Par exemple, vous pouvez certainement obtenir 750 millions de dollars de capitaux si la Couronne veut bien vous les permettre. Quelle est la limite globale garantie par le gouvernement du Canada en plus de ce montant?

Le président: Monsieur St-Denis.

[Text]

Mr. St-Denis: Mr. Stevens, through the Chair, it would simply add up to \$1.5 billion.

Mr. Stevens: Okay. In addition to that then, how much can you borrow from nongovernmental sources, on your own covenant in effect, without a government guaranty?

Mr. St-Denis: Through the Chair, Mr. Stevens, there is no limit as to external funds raised from the capital markets of this world, and when I say "capital" it is debt capital markets.

Mr. Stevens: So the only limit is \$750 million of the Crown in the form of capital, \$750 million of direct borrowings or guarantees, and there is no limit what you could borrow in the ordinary market.

Mr. St-Denis: Through the Chair, Mr. Stevens, the same considerations would apply to any other company, with of course the basic inherent rules that apply for any important fund-raising exercise, that investors would look at the credit worthiness of Air Canada, basically whether its capital structure is reasonably balanced and whether or not some key interest coverage ratios are met.

Mr. Stevens: Through you, Mr. Chairman, in respect of the \$1.5 billion between capital and debt, would it be possible for the federal debt to be put in a junior position, as far as the external or the nongovernmental debt is concerned?

• 1150

Mr. St-Denis: Mr. Stevens, through the Chair, it could theoretically be possible but Bill C-17 does not cover that.

Mr. Stevens: But there is no prohibition against it?

Mr. Lang: No. It is permitted under Clause 15 if that were the determination made.

Mr. Stevens: In other words, directly in the form of capital, indirectly in the form of debt, the Crown could give you a base of \$1.5 billion to work with and to use as security for other borrowings.

Mr. Lang: Yes, sir. That is right.

Mr. Stevens: What is the nature of the limitation on what term those borrowings from outside sources can take?

Mr. Lang: That is also flexible.

Mr. Stevens: You could have 20-year borrowings?

Mr. St-Denis: Through the Chair, Mr. Stevens, the maturity of different debt instruments varies. It could be from seven to twenty-five years; seven years being the Euromarket and up to 25 years in the Canadian or U.S. debt market.

Mr. Lang: There is a provision requiring ministerial approval for the borrowing even on the credit of the Corporation.

Mr. Stevens: Mr. Chairman, I am just trying to get the parameters here as to what kind of giant we are launching. If I may, Mr. Chairman, I would like to go to the Minister on a policy matter. What do the representatives of the Crown currently feel is the main direction that Air Canada should be following? You are empowering the Corporation to conduct an

[Translation]

M. St-Denis: Monsieur Stevens, ce montant se chiffrerait à 1.5 milliards de dollars.

M. Stevens: Bon. En plus de ce montant, quelle somme pouvez-vous emprunter auprès de sources non gouvernementales sans garantie gouvernementale?

M. St-Denis: Monsieur Stevens, aucune limite n'est imposée aux fonds externes provenant des marchés de capitaux mondiaux, et lorsque je parle des capitaux, il s'agit des marchés des capitaux de crédit.

M. Stevens: Ainsi, la seule limite est fixée à 750 millions de dollars sur les emprunts directs ou garantis à la Couronne, et il n'y a aucune limite sur les emprunts provenant des marchés ordinaires.

M. St-Denis: Monsieur Stevens, cela s'applique à n'importe quelle autre compagnie, mais il y a évidemment des règles fondamentales dans le cas de n'importe quelle exploitation importante, à savoir que les investisseurs vérifieraient la solvabilité d'Air Canada, pour savoir si sa structure de capitaux est raisonnablement équilibrée et si elle se conforme ou non au coefficient de couverture des intérêts.

M. Stevens: Monsieur le président, en ce qui concerne le montant de 1.5 milliards de dollars entre le capital et la dette, se peut-il que la dette externe ou non gouvernementale ait préséance sur la dette fédérale?

M. St-Denis: Monsieur Stevens, cela est possible en théorie, mais il n'en est pas question dans le Bill C-17.

M. Stevens: Mais ce n'est pas interdit?

M. Lang: Non. Ce serait permis en vertu de l'article 15 si l'on devait prendre une telle décision.

M. Stevens: Autrement dit, la Couronne pourrait vous remettre une base de 1.5 milliard directement sous forme de capitaux ou indirectement sous forme de dettes, qui pourrait vous servir de garantie en vue d'autres emprunts.

M. Lang: En effet.

M. Stevens: Quelles sont les limites fixées aux conditions des emprunts de sources extérieures?

M. Lang: Cela est également très souple.

M. Stevens: Vous pourriez contracter des emprunts sur une période de 20 ans?

M. St-Denis: Monsieur Stevens, l'échéance des dettes peut varier de sept ans sur le marché européen jusqu'à 25 ans sur les marchés canadiens ou américains.

M. Lang: Il y a une disposition qui exige l'approbation ministérielle de l'emprunt, même si la société a bon crédit.

M. Stevens: Monsieur le président, j'essaie seulement de déterminer quelle structure gigantesque nous sommes en train de mettre sur pied. Si vous le permettez, monsieur le président, j'aimerais poser une question de politique au ministre. Selon les représentants de la Couronne, quelle voie la Société Air Canada devrait-elle suivre? Vous investissez la société du

[Texte]

airline business within Canada and without. Where do you feel the stress should be? Presumably, if Air Canada is to preserve roughly a 65-per-cent ratio of the domestic market that, just by definition, has got to be limited.

The extensive plans that we have seen in the projections and the base of capital that they have would allow Air Canada to become a very, very major international carrier. Could you tell us, from the standpoint of the representative of the Crown, what do you see as the future of Air Canada?

Is it essentially to be a domestic carrier, serving domestic needs, servicing the types of situations—I believe Mr. McRae referred to these kinds of services, airline feeder lines, if you like—into rather remote areas or, in truth, are we going to try to break into this rather big league of international carriers more and more?

Mr. Lang: Mr. Chairman, I would say that the balance we now see in Air Canada is essentially the balance foreseen for the days ahead of us. The airline will continue to be a main factor in domestic carriage, particularly on the main line routes, and will also play an important part in the international field. That is, of course, likely to be a balanced position having regard to the opportunities for Canadian access to various countries in the world with reasonable commercial possibilities and having regard to the desires of those countries in relation to bilaterals.

I do not see any major shift from the position we now have.

The Chairman: Mr. Stevens.

Mr. Stevens: Through you, Mr. Chairman. And what is that ratio right now? What part of Air Canada is domestic and what part of it is international?

Mr. Lang: Mr. Taylor probably has a . . .

The Chairman: Mr. Taylor.

Mr. Taylor: Through the Chair to Mr. Stevens, within a percentage point or two which I will confirm, it is roughly 70:30; 70 domestic, 30 international.

Mr. Stevens: And if this capitalization goes through, would you anticipate over the next five years that it will be roughly a 70:30 ratio by 1981?

Mr. Taylor: Through the Chair, again, that ratio has not changed very much over the last five years and our projections are that it will vary in any given year whether international is strong and domestic is weak or domestic is strong and international is weak, within a percentage point or two. We do not see that changing significantly.

• 1155

The Chairman: Thank you, Mr. Stevens.

Are you ready for the question? All those in favour? All those against?

Amendment negated.

[Traduction]

pouvoir de gérer une entreprise de transport aérien au Canada et à l'étranger. Où devrait-on mettre l'accent selon vous? Si Air Canada doit conserver environ 65 p. 100 du marché intérieur, il faut donc, en vertu de sa définition, imposer une limite à ce niveau.

Les projets importants qui sont prévus et la base des capitaux d'Air Canada lui permettraient de devenir une société de transport internationale très importante. Du point de vue des représentants de la Couronne, quel est l'avenir réservé à la Société Air Canada?

En principe, cette société desservira-t-elle les besoins nationaux, y compris, comme l'a dit M. McRae, les régions plutôt éloignées, ou alors se joindra-t-elle de plus en plus au rang des sociétés de transport aérien internationales?

M. Lang: Monsieur le président, nous prévoyons que l'équilibre actuel d'Air Canada demeurera essentiellement le même à l'avenir. La société continuera de jouer un rôle important dans le transport intérieur, surtout en ce qui concerne les parcours les plus importants, et jouera également un rôle important sur la scène internationale. On conservera, évidemment, un certain équilibre en tenant compte des chances d'accès des Canadiens à divers marchés mondiaux intéressants, ainsi que de l'intérêt de ces pays relativement aux accords bilatéraux.

Je ne prévois aucun changement majeur à notre position actuelle.

Le président: Monsieur Stevens.

M. Stevens: Monsieur le président, quelle est la proportion à l'heure actuelle des services au pays et sur les marchés internationaux?

M. Lang: M. Taylor a probablement . . .

Le président: Monsieur Taylor.

M. Taylor: Monsieur Stevens, le coefficient est approximativement de 70:30; 70 p. 100 au pays et 30 p. 100 sur le marché international.

M. Stevens: Et si la capitalisation a lieu, prévoyez-vous que le coefficient sera le même en 1981?

M. Taylor: Encore une fois, ce coefficient n'a pas changé beaucoup au cours des cinq dernières années et nous prévoyons qu'il variera d'un point ou deux d'une année à l'autre, en fonction de la situation sur le marché intérieur et international. Nous ne prévoyons aucune modification majeure.

Le président: Merci monsieur Stevens.

Êtes-vous prêts pour la mise aux voix? Ceux qui sont pour? Ceux qui sont contre?

L'amendement est rejeté.

[Text]

Mr. Stevens: Mr. Chairman, I would like to have a roll-call on that to make sure that people understand who voted for and against.

Mr. McRae: I voted wrong; I had mixed up the amendment. I want to declare myself against the amendment, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Stevens wants a roll-call.

Mr. Stevens: Yes.

The Chairman: Okay.

Mr. Watson: Do you mind reading the question, please, Mr. Chairman, so that we will not have any . . .

The Chairman: We have read the amendment. It has been voted on. I think it is just a question of the roll-call for . . .

Mr. Watson: No, but I would request, Mr. Chairman . . .

The Chairman: For the information of the members, it has been moved by Mr. Forrestall that Clause 10.(1) of Bill C-17 be amended by striking out the words "seven hundred and fifty" at line 2 of page 6 and substituting therefor the words "four hundred". Those against?

An hon. Member: Take a roll-call.

The Chairman: Okay, go ahead.

Amendment negatived: yeas, 2; nays, 8.

The Chairman: Mr. Roy.

Mr. Roy: Are we still on Clause 10, Mr. Chairman?

The Chairman: No, I believe we have completed Clause 10.

Clause 10 agreed to.

On Clause 11—*Cancellation of debt of Corporation to Her Majesty in right of Canada*

Le président: Monsieur Roy.

M. Roy: Je propose que l'article 11 de la version française du Bill C-17 à la page 6 soit modifié en remplaçant les lignes 22 et 23 par ce qui suit:

b) tout document délivré par la société et constatant cette dette.

The Chairman: It is moved by Mr. Roy that Bill C-17 be amended by striking out line 25 on page 6 and substituting the following:

tion as evidence of such debt,

Amendment agreed to.

The Chairman: Shall Clause 11, as amended, carry? Mr. Stevens.

Mr. Stevens: Mr. Chairman, we do have these projections, but for greater certainty can the Minister or perhaps somebody from Air Canada spell out more clearly what they intend to do, assuming this bill gets passed? It says:

[Translation]

M. Stevens: Monsieur le président, j'aimerais que l'on fasse l'appel des noms, afin que les gens puissent savoir qui a voté pour et qui a voté contre l'amendement.

M. McRae: Je n'ai pas bien voté, je me suis trompé d'amendement. Je veux me prononcer contre l'amendement, monsieur le président.

Le président: M. Stevens demande un vote par appel nominal.

M. Stevens: Oui.

Le président: Bien.

M. Watson: Pourriez-vous relire la question, je vous prie, monsieur le président, afin qu'il n'y ait pas de confusion . . .

Le président: Nous avons déjà lu l'amendement et nous l'avons mis aux voix. Je crois qu'il s'agit tout simplement de faire l'appel des noms afin . . .

M. Watson: Non, mais je demanderais, monsieur le président . . .

Le président: M. Forrestall a proposé que le Bill C-17 soit modifié en y supprimant à l'article 10(1) les mots «sept cent cinquante» à la ligne 2 de page 6, pour les remplacer par les mots «quatre cents». Ceux qui sont contre l'amendement?

Une voix: Faites l'appel des noms.

Le président: Très bien, allez-y.

L'amendement est rejeté par 8 voix contre 2.

Le président: Monsieur Roy.

M. Roy: Sommes-nous encore à l'article 10, monsieur le président?

Le président: Non, je crois que nous en avons terminé avec l'article 10.

L'article 10 est adopté.

L'article 11—*Extinction de dette*.

The Chairman: Mr. Roy.

Mr. Roy: I move that the French version of Bill C-17 be amended by striking out lines 22 and 23 on page 6 and substituting the following:

b) tout document délivré par la société et constatant cette dette.

Le président: M. Roy propose que la version anglaise du Bill C-17 soit modifiée en y supprimant à la page 6, la ligne 25, qui est remplacé par ce qui suit:

tion as evidence of such debt,

L'amendement est adopté.

Le président: L'article 11 modifié est-il adopté? Monsieur Stevens.

M. Stevens: Monsieur le président, on nous a donné des projections, mais afin que nous soyons encore plus sûrs, le ministre ou un représentant d'Air Canada peuvent-ils nous dire plus clairement ce qu'ils entendent faire, si le présent projet de loi est adopté? Il y est dit:

[Texte]

11. (1) The Governor in Council may, by order, cancel

(a) any debt of the Corporation . . .

(b) any document issued by the Corporation . . .

and the Corporation shall issue shares of the Corporation to the Minister in an amount equal to the principal amount of any debt so cancelled.

Rather than just leaving it for people to look through the projections, would the Minister indicate to us what is the game plan, assuming this bill gets passed? How much debt is going to be cancelled? How much stock are you intending to take down and when?

Mr. Lang: The proposal, Mr. Chairman, is to move to the 60-40 debt/equity ratio to which Mr. Taylor referred as being fairly common or like other airlines in the major airline business.

Mr. Stevens: Through you, Mr. Chairman, the figures that were given, the projected figures, indicate that the debt/equity ratio shifts into about a 50-50 position. In other words, you start off with 60-40, and you go down to about a 50-50. Would you anticipate that is, in fact, what is going to happen or would you like to maintain a 60-40?

• 1200

Mr. Lang: We really are simply starting at 60-40. We will be looking at the situation from time to time thereafter, but I believe they have already put forward a five-year plan on their activities. However, 60-40 is the pattern we are anticipating.

Mr. Stevens: I am sorry, I could not hear that.

Mr. Lang: I said that 60-40 is the pattern we are anticipating.

Mr. Stevens: Yes, but through you, Mr. Chairman, is that the pattern to be maintained or is that your starting point? Obviously Air Canada, if they simply follow the projection that they are anticipating are bit by bit going to have a lower ratio.

Mr. Lang: As with another corporation, there will be flexibility in that regard, but all one can say at this point is that it seems to be a sensible relationship and if the corporate operations of Air Canada allow it, that will be a pattern that is pursued, but clearly there is flexibility to do financing in one way or the other, under the proposed act.

Mr. Stevens: Through you, Mr. Chairman, on the debt that remains, the debt that is not cancelled, what would your proposal be with regard to interest rates? Are you going to carry on with the interest rate formula or would you try to get more of what the actual cost to the treasury is of those funds?

Mr. Lang: We were looking at a cross-section of current debt and are waiting for that so that the remaining debt will be roughly in proportion to the existing debt. The interest rates will be essentially as in the pattern at the present time on the

[Traduction]

11. (1) Le gouverneur en conseil peut, par décret, annuler

a) toute dette de la société . . .

b) toute garantie . . . accordée par la société . . .

en contrepartie, le société doit émettre au nom du ministre des actions d'un montant égal au principal de la dette ainsi annulée.

Plutôt que de nous laisser regarder uniquement les projections, le ministre pourrait-il nous dire ce qui est prévu, à supposer que le projet de loi soit adopté? Quelle proportion de la dette sera annulée? Combien d'actions avez-vous l'intention de prendre et quand?

M. Lang: Il est proposé, monsieur le président, de faire passer le rapport dette-capital à 60-40, car c'est un rapport assez courant, comme l'a dit M. Taylor, dans les plus grandes entreprises aériennes.

M. Stevens: Les chiffres que l'on nous a donnés pour l'avenir, monsieur le président, indiquent que le rapport dette-capital passera à environ 50-50. Autrement dit, cela va de 60-40 à environ 50-50. Pensez-vous que cela finit par se produire dans les faits ou bien préférez-vous conserver la proportion 60-40?

M. Lang: Nous nous contentons de commencer à 60-40. Par la suite, nous réviserons la situation mais je pense qu'un plan quinquennal existe déjà. Quoi qu'il en soit, nous envisageons de conserver une proportion de 60-40.

M. Stevens: Désolé, je n'ai pas entendu.

M. Lang: J'ai dit que nous envisagions de conserver une proportion de 60-40.

M. Stevens: Oui, mais, monsieur le président, allez-vous vraiment conserver cette tendance ou bien vous contentez-vous de commencer par là? De toute évidence, si Air Canada se contente de suivre les projections qui ont été faites, petit à petit, la proportion va baisser.

M. Lang: Comme dans toute société, nous conserverons une certaine souplesse dans ce domaine mais pour l'instant, nous pouvons certainement dire qu'il semble y avoir là un équilibre souhaitable et si les opérations d'Air Canada le permettent, nous essayerons de conserver cette proportion; quoi qu'il en soit, il importe de conserver une certaine souplesse de financement dans le cadre de la loi.

M. Stevens: Monsieur le président, pour la dette qui reste, la dette qui n'a pas été annulée, que pensez-vous faire des taux d'intérêt? Avez-vous l'intention de conserver la même formule de taux d'intérêt ou bien voulez-vous essayer de récupérer ces taux d'intérêt de façon beaucoup plus compatible avec les déboursés effectifs du Trésor.

M. Lang: Nous sommes en train de réétudier l'ensemble de la dette courante si bien que la dette qui reste sera à peu près semblable à la dette existante. Pour la dette qui reste, les taux d'intérêt ne devraient pas être tellement modifiés. Les taux

[Text]

remaining debt. There is a great variation of the interest rates and that will be reflected in the continuing debt.

Mr. Stevens: But on average would you anticipate that the interest rate on the smaller debt that is going to continue will be higher, lower or just the same as has been the pattern over the last year?

Mr. Lang: I do not think the whole issue in that regard has been settled. The Minister of Finance will obviously be looking at that with interest at the time the actual cancellations take place. The final decisions on that have not been taken.

Mr. Stevens: Through you, Mr. Chairman, as a question of policy, will you be urging Mr. Taylor and his merry band of directors to go out into the outside world and raise their money there, or will you, in effect, turn the blind eye any time they want to tap the treasury up to the limit that we are talking about, and you will say "More power . . ."

Mr. Lang: We will be urging them to go outside, and that should become the general rule.

Mr. Stevens: How much, then? Would you be pleased if, for example, they were able to get by with the \$370 million of capital and no borrowing from the Crown, if they borrowed 100 per cent from outside sources?

Mr. Lang: Yes, we would, subject to the implications that the Minister of Finance may see for fiscal monetary impact of that at any particular time, but apart from that consideration, I would say yes, going outside would be the ideal.

Mr. Stevens: When we talk about going outside, you mean without a government guarantee?

Mr. Lang: Yes.

Mr. Stevens: That is encouraging, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Stevens.

Shall Clause 11 as amended carry?

Clause 11 as amended agreed to.

The Chairman: Shall Clause 12 carry?

Mr. Roy: No, no.

Mr. Lang: This is consequential on the other one that we just . . .

The Chairman: We have an amendment on Clause 12. Mr. Roy.

M. Roy: A l'article 12, monsieur le président, . . . je vais donner la version française de la page 7 . . .

• 1205

The Chairman: Excuse me, Mr. Roy, I feel that if there are any other amendments to be proposed by the government that at least the Chair should have a copy before we move ahead with the schedule.

An hon. Member: Hear, hear!

The Chairman: Mr. Roy.

Mr. Roy: I think you have a copy of this amendment.

[Translation]

d'intérêt fluctuent énormément et cela se reflétera sur la dette permanente.

M. Stevens: Mais dans l'ensemble, vous pensez que les taux d'intérêt sur la dette réduite que vous conserverez seront plus élevés, moins élevés, ou identiques à ce qu'ils ont été l'année dernière?

M. Lang: Je ne pense pas que des décisions définitives aient été prises à ce sujet. Le ministre des Finances réétudiera forcément ces questions au moment des annulations. Les décisions n'ont pas encore été prises.

M. Stevens: Monsieur le président, à propos de la politique suivie, avez-vous l'intention de convaincre M. Taylor et sa joyeuse bande d'administrateurs d'essayer d'aller chercher de l'argent à l'extérieur ou bien fermerez-vous les yeux chaque fois qu'ils essayeront de saigner le Trésor jusqu'aux limites que nous envisageons; direz-vous "Plus de pouvoirs . . .".

M. Lang: Nous les encouragerons à s'adresser à l'extérieur et cela devrait devenir la règle générale.

Mr. Stevens: Dans quelle mesure? Que diriez-vous, par exemple, s'ils pouvaient obtenir ces \$370 millions de capital dans rien emprunter à la Couronne?

M. Lang: Nous serions très satisfaits à condition que le ministre des Finances puisse vérifier à n'importe quel moment les répercussions de ces mesures sur la situation fiscale mais, à cet exception-là, effectivement, il serait idéal de s'adresser à l'extérieur.

M. Stevens: Lorsque nous parlons de l'extérieur, vous voulez dire sans garantie gouvernementale?

M. Lang: Oui.

M. Stevens: C'est encourageant, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Stevens.

L'article 11 modifié est-il adopté?

L'article 11 modifié est adopté.

Le président: L'article 12 est-il adopté?

M. Roy: Non, non.

M. Lang: Cet article dépend de cet autre que nous venons . . .

Le président: Nous avons un amendement à l'article 12. Monsieur Roy.

Mr. Roy: On Clause 12, Mr. Chairman, I shall give you the French text on page 7.

Le président: Je vous demande pardon, monsieur Roy. J'estime que s'il doit y avoir d'autres amendements de la part du gouvernement, la présidence doit en avoir un exemplaire d'avance de façon à ce qu'elle puisse planifier son travail.

Une voix: Bravo!

Le président: Monsieur Roy.

M. Roy: Je pense que vous avez déjà un exemplaire de cet amendement.

[Texte]

An hon. Member: Yes, they were provided.

Mr. Roy: This amendment was included with all the amendments we tabled at the beginning of the hearing.

The Chairman: I am sorry, Mr. Roy, we did not have any amendments on Clause 12.

Mr. Roy: Do you have it now?

The Chairman: Yes, we do. Go ahead, Mr. Roy.

M. Roy: Je propose, monsieur le président, que le Bill C-17 soit modifié en remplaçant à l'article 12 page 7 les lignes 4 et 5 du texte français par ce qui suit:

«envers Sa Majesté du chef du Canada ainsi que tout document la constatant jusqu'à concur . . .»

. . . Et au sous-paragraphe (b), en supprimant à la page 7 les lignes 13 et 14 et en les remplaçant par ce qui suit:

«b) tout document délivré par la société et constatant cette dette.»

The Chairman: On the first amendment, it is moved by Mr. Roy that Bill C-17 be amended (a) by striking out line 6 on page 7 and substituting the following:

issued as evidence of such debt in a princi- ; and

Mr. Stevens.

Mr. Stevens: Mr. Chairman, could the mover of the amendment explain what he is trying to accomplish here?

Mr. Roy: Did you get your copy of the amendments, Mr. Stevens?

Mr. Stevens: No, no. I want you to explain what you are trying to do.

The Chairman: Mr. Stevens, I feel that the question should be directed to the Minister.

Mr. Stevens: Oh. All right.

The Chairman: Mr. Minister.

Mr. Lang: Mr. Chairman, the explanation for the change made in Clause 11 is the same as for this one in Clause 12 and in Clause 14. That is to say that the documents issued by Air Canada in connection with debt, do not, strictly speaking, constitute a security; they are really evidence of indebtedness. So the words are being brought into accordance with the fact. When the bill was given first reading, Air Canada made this comment to us, and we agreed with their observation.

So in these three cases, the word "security" is being changed to "evidence of" debt.

Mr. Stevens: So it is terminology.

Mr. Lang: It is terminology, simply.

Amendment agreed to.

The Chairman: The second amendment, as moved by Mr. Roy: (b) by striking out line 16 on page 7 and substituting the following:

tion as evidence of such debt,

Amendment agreed to.

[Traduction]

Une voix: Des exemplaires ont été distribués.

M. Roy: Cet amendement est parmi ceux qui ont été déposés au début des délibérations.

Le président: Je regrette, monsieur Roy, mais nous n'avons pas d'amendement à l'article 12.

M. Roy: Vous en avez un exemplaire maintenant?

Le président: Oui. Poursuivez, monsieur Roy.

Mr. Roy: Mr. Chairman, I move that Bill C-17 be amended by striking out line 6 on page 7 and substituting the following:

issued as evidence of such debt in a princi-

And by striking out line 16 on page 7 and substituting the following:

tion as evidence of such debt,

Le président: Il est d'abord proposé par M. Roy que le Bill C-17 soit modifié en remplaçant à l'article 12, page 7, les lignes 4 et 5 du texte français par ce qui suit:

«envers Sa Majesté du chef du Canada ainsi que tout document la constatant jusqu'à concur- . . .»

Monsieur Stevens.

M. Stevens: Monsieur le président, l'auteur de la proposition peut-il en expliquer le sens?

M. Roy: Vous avez bien reçu un exemplaire de ces amendements, monsieur Stevens?

M. Stevens: Je veux simplement savoir ce que vous essayez de réaliser ici.

Le président: Je pense qu'il faudrait poser la question au ministre, monsieur Stevens.

M. Stevens: Très bien.

Le président: Monsieur le ministre.

M. Lang: Le changement apporté ici à l'article 12 est le même que celui qui a été apporté à l'article 11 et qui sera apporté à l'article 14. Ce qui veut dire que les documents émis par Air Canada concernant la dette ne sont pas à strictement parler une garantie; ils sont une reconnaissance de dette. Le libellé essaie de tenir compte de ce fait. Après que le bill eut reçu première lecture, Air Canada a attiré notre attention là-dessus. Nous avons été d'accord avec elle.

Dans les trois cas, donc, l'expression «garantie y afférente» est changée pour «tout document la constatant».

M. Stevens: C'est un changement de termes.

M. Lang: Tout simplement.

L'amendement est adopté.

Le président: M. Roy propose en outre que le Bill C-17 soit modifié à l'alinéa b) en supprimant à la page 7 les lignes 13 et 14 et en les remplaçant par ce qui suit:

«b) tout document délivré par la société et constatant cette dette.»

L'amendement est adopté.

[Text]

Clause 12 as amended agreed to.

On Clause 13—*Aggregate of debt cancelled*

The Chairman: Mr. Stevens.

Mr. Stevens: Mr. Chairman, I had hoped the Minister would have an explanation for us on this clause. I note that on the 1976 balance sheet, the Crown seems to have something over \$600 million of obligations. So my question is two-fold. Why is there a limitation put in with respect to this \$600 million? And why should not the limitation be \$365 million, if you take seriously the projections Air Canada is giving us? They are only anticipating a capitalization increase of \$365 million. Well, why are we saying it is \$600 million that could be cancelled?

Mr. Lang: Simply to leave in the structure of the proposed Act flexibility if, contrary to the projections and expectations, there were a desire to move in different directions with the debt equity situation as time goes on. I think you are quite right that, in terms of projections, technically speaking, the lower amount might be all that is absolutely necessary. But again, as in the previous clause, it is desirable to have that flexibility to deal with the situations which may arise.

• 1210

Mr. Stevens: Well, Mr. Chairman, if that is the case, I get a little more puzzled. If we are, much against our wish, authorizing \$750 million of capital, which means an increase in capital of \$345 million, why in turn are you saying that only \$600 million of the debt can be cancelled? Are you suggesting that, in addition to debt, you might be putting in capital? If it is for the reasons the Minister is saying, to give you flexibility, I do not know why you chose \$600 million as opposed to \$745 million, if you like, which would appear to be the total amount of debt that you might be conned into converting into capital.

Mr. Lang: Well, it is somewhat arbitrary. I think the thought was that one might use debt for a certain time under certain circumstances and then convert it to equity. The limitation is, I think, an arbitrary one.

Mr. Stevens: Mr. Chairman, the wording would appear to indicate that you can do it any number of times. Could we not make it clear, if this is your intention, that it shall not exceed \$600 million? It says:

The aggregate of the principal amount of debt cancelled under subsections 11(1) and 12(2) shall not exceed six hundred million dollars.

Is it clear that you cannot create more debt and convert even more in future years?

Mr. Forrestall: Wipe that out and create another \$600 million and wipe that out.

Mr. Lang: No, the total is \$600 million but you could do it in a number of lots. The maximum is a single \$600 million.

[Translation]

L'article 12 ainsi modifié est adopté.

Article 13—*Total de la dette annulé*

Le président: Monsieur Stevens.

M. Stevens: Monsieur le président, j'avais espéré que le ministre explique cet article. Je note que selon l'état financier de 1976, la Couronne semble détenir pour plus de 600 millions de dollars d'obligations. Ma question est en deux temps. Pourquoi impose-t-on une limite relativement à ces 600 millions de dollars? Et pourquoi la limite n'est-elle pas de 365 millions de dollars de façon à tenir compte des prévisions d'Air Canada? La société ne prévoit augmenter sa capitalisation que de 365 millions de dollars. Il faut se demander pourquoi l'annulation de 600 millions de dollars est demandée.

M. Lang: Tout simplement pour permettre que les structures soient suffisamment souples au cas où les prévisions et les espoirs ne se réaliseraient pas et où il faudrait modifier le rapport entre la dette et le capital plus tard. Vous avez parfaitement raison d'indiquer que selon les prévisions, d'un point de vue strictement technique, le montant le moins élevé est celui qui est absolument nécessaire. Mais comme il a été indiqué pour l'article précédent, il est souhaitable d'avoir cette souplesse qui permet de faire face aux diverses situations qui peuvent se présenter.

M. Stevens: Dans ce cas, monsieur le président, je ne puis que me montrer encore plus intrigué. Si nous devons accepter, contre notre volonté, un capital autorisé de \$750 millions, donc une augmentation de \$345 millions, pourquoi disons-nous que nous voulons annuler que \$600 millions de dette? Dites-vous qu'en plus d'annuler la dette vous pourriez fournir du capital? Si, comme le ministre l'indique, il s'agit d'avoir une certaine souplesse, je ne vois pas pourquoi on choisit \$600 millions et non pas \$745 millions qui semblerait le montant total de la dette qu'on pourrait être amené à convertir en capital.

M. Lang: C'est quelque peu arbitraire. On a dû penser qu'on pourrait utiliser la dette dans certaines circonstances avant de la convertir en capital-actions. La limite est arbitraire.

M. Stevens: De la façon dont l'article est rédigé, vous procéder plus qu'une fois. Ne pouvez-vous pas indiquer clairement que vous ne devez pas dépasser \$600 millions ou bien votre intention de ne pas le faire? L'article prévoit ce qui suit:

... le total du principal de la dette annulé en vertu des paragraphes 11(1) et 12(2) ne doit pas être supérieur à \$600 millions.

Est-il clair que vous ne pouvez pas créer une autre dette et la convertir également dans les années à venir?

M. Forrestall: Vous annuleriez une dette de \$600 millions pour en créer une autre de \$600 millions et l'annuler de la même façon.

M. Lang: Le total doit être de \$600 millions, mais il est possible de procéder par étapes. Le maximum est \$600 millions.

[Texte]

Mr. Stevens: All right. Coming back to my second point then, in order to get your \$750 million in, it will be necessary for you to not cancel debt but to put in fresh capital.

Mr. Lang: That is right.

Mr. Stevens: To the extent of \$145 million.

Mr. Lang: That is right.

The Chairman: Thank you, Mr. Stevens.

Clause 13 agreed to, on division.

On Clause 14—*Consolidation of debt*.

The Chairman: Mr. Roy.

M. Roy: Monsieur le président, je propose que l'article 14 du Bill C-17 soit modifié en supprimant à la page 8, les lignes 3 et 4 et en les remplaçant par ce qui suit:

... décret, annuler toute dette ainsi que tout document la constatant, de la Compagnie des chemins de ...

Le président: Merci, monsieur Roy.

It is moved by Mr. Roy:

That Bill C-17 be amended by striking out line 4 on page 8 and substituting the following:

and any document issued as evidence of such.

Amendment agreed to.

Clause 14, as amended, agreed to.

On Clause 15—*Borrowing power*.

The Chairman: Mr. Stewart.

Mr. Stewart: Mr. Chairman, I should like to make a very short remark. On Tuesday, June 21, I tabled a notice of an amendment to Clause 15, the effect of which was to remove the necessity of the approval of the Minister of Finance for the corporation to borrow money on the credit of the corporation. My amendment would have had the corporation consult with rather than seek the approval of the Minister of Finance and I pointed out that such consultation had always taken place in any case in the past.

After seeking legal advice on this amendment, it would appear there could be legal complications with respect to evidence of consultation. In other words, to prove whether or not consultation had taken place. I would like to point out to the Committee, that the previous act, with respect to Air Canada, did not require consultation or the approval of the Minister of Finance, to enable the corporation to borrow money on the credit of the corporation. I would also like to point out, as I did the other day, that the borrowing of money for short term or long term debt, is a normal power given to a board of directors of a corporation and is pursuant to the Canada Business Corporations Act.

I can fully understand that there is a concern on the part of the Minister of Finance that he wishes to be aware of substantial borrowings by Crown corporations. However, the Financial Administration Act provides that the capital budget of the corporation must be approved by the Minister of Transport and the President of the Treasury Board, as well as the Minister of Finance, prior to receiving Governor-in-Council

[Traduction]

M. Stevens: Très bien. J'aborde mon deuxième point. Pour les \$750 millions, il vous faudra non pas annuler la dette mais injecter de nouveaux capitaux.

M. Lang: En effet.

M. Stevens: Pour un montant de \$145 millions.

M. Lang: Exactement.

Le président: Merci, monsieur Stevens.

L'article 13 est adopté sur division.

Article 14—*Consolidation de dette*

Le président: Monsieur Roy.

Mr. Roy: Mr. Chairman, I move that Bill C-17 be amended by striking out line 4 on page 8 and substituting the following:

... and any document issued as evidence of such.

The Chairman: Thank you, Mr. Roy.

Il est proposé par M. Roy:

Que le Bill C-17 soit modifié en supprimant à la page 8, les lignes 3 et 4 et en les remplaçant par ce qui suit:

... décret, annuler toute dette ainsi que tout document la constatant, de la Compagnie des chemins de ...

L'amendement est adopté.

L'article 14 ainsi modifié est adopté.

Article 15—*Pouvoir d'emprunt*

Le président: Monsieur Stewart.

M. Stewart: Monsieur le président, je voudrais dire quelques mots. Le mardi 21 juin, j'ai déposé un avis d'amendement concernant l'article 15, lequel amendement aurait pour effet d'éliminer la nécessité pour le ministre des Finances d'approuver les emprunts de la société selon la capacité de crédit de celle-ci. Mon amendement ferait en sorte que la société n'aurait qu'à consulter le ministre des Finances selon la façon de procéder qui a toujours existé. Elle ne serait pas obligée de demander son approbation.

A la suite d'avis juridiques sur ce sujet, il semble qu'il pourrait y avoir des complications au moment de prouver que la consultation a eu lieu. En d'autres termes, il serait difficile de déterminer s'il y a eu consultation ou non. Je rappelle ici aux membres du Comité qu'en vertu de la loi antérieure, Air Canada n'était pas obligé de consulter le ministre des Finances ou de demander son approbation pour emprunter. Je signale aussi, comme je l'ai fait l'autre jour, que le fait de procéder à des emprunts à court terme ou à long terme est une prérogative normale de tout conseil d'administration d'une société et relève de la Loi sur les corporations commerciales canadiennes.

Je comprends très bien que le ministre des Finances veuille être avisé des emprunts importants contractés par les sociétés de la Couronne. Toutefois, selon la Loi de l'administration financière le budget d'équipement de la société doit être approuvé par le ministre des Transports, le président du Conseil du Trésor ainsi que le ministre des Finances avant de recevoir l'approbation du gouverneur en conseil. En consé-

[Text]

approval. Hence, the Minister of Finance is not only aware of the capital borrowing of the Corporation, but at such time as he gives his approval to the capital budget he could also provide whatever guidance he may desire with respect to the timing of any anticipated borrowings. I submit that Clause 15.(1)(a) should simply give the corporation power to borrow money on the credit of the corporation and guarantee the debt obligations of its subsidiaries. This would be achieved in Clause 15.(1)(a) simply by removing in lines 11 and 12 the words:

• 1215

with the approval of the Minister of Finance . . .

and not substituting anything, as I had suggested. As Clause 15.(2) merely provides an exception with respect to the need to obtain the approval of the Minister of Finance in the case of short-term borrowing, all of subclause (2) could be deleted entirely.

Mr. Chairman, with your permission, rather than submit what I gave notice of the other day, I would like to move now that Bill C-17 be amended by deleting from lines 11 and 12 the words:

with the approval of the Minister of Finance . . .

and then by deleting subclause (2) in its entirety.

Before further discussion of this, I would like to ask the Minister whether he would not agree with the remarks I have made and agree that those words could simply be deleted?

The Chairman: Mr. Lang.

Mr. Lang: Mr. Chairman, we do essentially want the corporation to operate in a very ordinary, business-like way, and that might seem to support the amendment. However, the Minister of Finance has some concern about the over-all impact upon money markets of large borrowings, large financial transactions. This modification requiring his approval was essentially inserted so that as long as we have major Crown corporations like Air Canada the borrowings by the corporations may be consistent with, and in co-operation with, the various market endeavours the Minister of Finance is seeking to accomplish in his own way. It is the kind of thing that clearly would drop by the wayside if the corporation began to sell shares to the public, and would be removed at that tie. In the interim, I think there is an advantage in having assurance in relation to the individual borrowings—essentially when they are going to be large and they have an impact—that the Minister of Finance is fully involved, and that as much as possible it is consistent with the planning he has for the money market.

Mr. Stewart: Of course, he would still be fully involved in any case, as I pointed out to the Minister, Mr. Chairman. It is simply a question of these words:

—approval of the Minister of Finance . . .

that I find quite unacceptable, that he should have to give his approval when he has already been consulted and when other Ministers also have already been consulted. That is the only problem I have, Mr. Chairman, with the Minister's remark.

[Translation]

quence, non seulement le ministre des Finances est-il au courant des emprunts de la société, mais son approbation du budget d'équipement peut également s'accompagner de directives quant à l'échelonnement de ces emprunts. A mon avis, l'article 15.(1)a ne devrait donner à la société le pouvoir de contracter des emprunts sur son crédit et de garantir les créances de ses filiales. Il suffirait simplement pour cela de supprimer aux lignes 11 et 12 l'incise:

avec l'approbation du ministre des Finances . . .

et sans la remplacer par quoi que ce soit comme je l'avais suggéré. Étant donné que l'article 15.(2) n'est qu'une dérogation quant aux besoins d'approbation du ministre des Finances pour les emprunts à court terme, ce paragraphe (2) pourrait être entièrement supprimé.

Monsieur le président, avec votre permission, je préférerais retirer mon amendement de l'autre jour et proposer simplement que le Bill C-17 soit modifié en supprimant aux lignes 11 et 12 les mots suivants:

avec l'approbation du ministre des Finances . . .

et proposer ensuite la suppression totale du paragraphe (2).

Avant d'en discuter plus avant, le ministre pourrait-il me dire après avoir entendu mes arguments s'il ne pense pas qu'on pourrait simplement supprimer ce corps de phrase?

Le président: Monsieur Lang.

M. Lang: Monsieur le président, ce que nous voulons, c'est que la société fonctionne comme une entreprise ordinaire, et cette proposition semble aller dans ce sens. Toutefois, l'incidence générale d'emprunts aussi importants, de transactions financières aussi importantes sur le marché monétaire préoccupe le ministre des Finances. Si nous avons introduit cette modification requérant son approbation, c'est que tant que nous aurons des sociétés de la Couronne importantes comme Air Canada, nous voulons que leurs emprunts viennent épauler les autres efforts entrepris par le ministre des Finances sur les différents marchés. Il est évident que cette possibilité disparaîtrait si la société commençait à vendre des actions au public. Entre-temps, il est avantageux en matière d'emprunts individuels—surtout lorsqu'ils seront importants et que leur incidence sera grande—d'être assuré de la participation pleine et entière du ministre des Finances, et que dans la mesure du possible ce soit compatible avec le programme qu'il a établi pour le marché monétaire.

M. Stewart: Comme je l'ai déjà dit au ministre, monsieur le président, le ministre des Finances ne perdrait naturellement aucune de ses prérogatives. Il s'agit simplement de ces mots:

. . . avec l'approbation du ministre des Finances . . .

que je trouve tout à fait inutiles. Il faudrait qu'il donne son approbation alors qu'il a déjà été consulté et que d'autres ministres l'ont déjà également été. C'est le seul problème que

[Texte]

The Minister does not feel that that word "approval" is offensive?

Mr. Lang: No. I think it is the key word to assure that the Minister of Finance has had a chance to look at it. I do take the position that, ordinarily, it would be special circumstances that would lead to his having any real involvement in the issue, but the word may be necessary to assure that that happens in the special cases.

The Chairman: Mr. Forrestall.

• 1220

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, this is a fairly substantive amendment that Mr. Stewart has brought along. I wonder if we might not give some consideration—we have been here for some three hours now—to adjourning for a bite of lunch and considering this when we reconvene later on today.

The Chairman: There is no meeting this afternoon. There is a meeting this evening. Mr. Watson.

Mr. Watson: I wonder if it might not be possible to sit until 1 o'clock and perhaps finish off. Is there any inclination? Evening meetings are to be avoided if it is at all possible.

The Chairman: Mr. Forrestall, on a point of order.

Mr. Forrestall: On a point of order, the House is adjourned this afternoon out of respect for one of our colleagues, and I think it would be most inappropriate even to consider sitting this afternoon.

Mr. Watson: No, I did not mean . . .

Mr. Forrestall: In any event there are amendments which will be dealt with later on in the bill by some of our colleagues who are not here but will be here this evening. I think in the interests of getting on with the bill—we made good progress this morning. The Minister and Mr. Taylor would agree with that. We would probably do better if we adjourn now and have some lunch. Some of us have meetings. I have people waiting in my office, Mr. Chairman.

The Chairman: We have Mr. Stewart's motion, and one motion by the government on Clause 15. It might be agreeable to deal with those two unless there is any particular objection and come back this evening and continue on Clause 16. Mr. Stevens.

Mr. Stevens: Mr. Chairman, specifically on Mr. Stewart's amendment, I was wanting some input because I think it is an interesting question that has been raised. I would hope that we could have some time—I am not thinking of any prolonged discussion on it—to get a little further on the record as to how these various approvals will function and the necessity for them.

The Chairman: Is it agreeable that we stand Clause 15?

Clause 15 allowed to stand.

The Chairman: We will reconvene this evening at eight o'clock in the same room. The meeting is adjourned to the call of the Chair.

[Traduction]

je vois dans la remarque du ministre, monsieur le président. Le ministre ne voit rien de choquant dans le terme «approbation»?

M. Lang: Non. C'est ce terme qui permet d'être certain que le ministre des Finances a été consulté. Je suis certain que d'une manière générale ce sera une pure formalité, mais en cas de besoin, si les circonstances le requièrent, cette assurance sera là.

Le président: Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Monsieur le président, l'amendement de M. Stewart est relativement conséquent. Nous pourrions peut-être—cela fait près de trois heures que nous sommes ici maintenant—ajourner pour déjeuner et reprendre plus tard aujourd'hui la discussion sur cet amendement.

Le président: Il n'y a pas de séance cet après-midi. Il y en a une ce soir. Monsieur Watson.

M. Watson: Ne serait-il pas possible de siéger jusqu'à une heure et peut-être en finir? Qu'en pensez-vous? Il est préférable d'éviter les réunions du soir dans la mesure du possible.

Le président: M. Forrestall invoque le Règlement.

M. Forrestall: Il n'y a pas de séance à la Chambre cet après-midi par égard pour la mémoire de notre collègue, et il serait des plus déplacé d'envisager de siéger cet après-midi.

M. Watson: Non, ce n'est pas ce que je voulais dire . . .

M. Forrestall: De toute manière, d'autres amendements seront étudiés plus tard par certains de nos collègues qui ne sont pas présents maintenant mais qui le seront ce soir. Nous avons beaucoup avancé ce matin, le ministre et M. Taylor en conviendront, et je crois que dans l'intérêt du projet de loi, nous ferions mieux d'ajourner maintenant et d'aller déjeuner. Certains d'entre nous ont des engagements. Il y a des gens qui m'attendent dans mon bureau, monsieur le président.

Le président: Nous avons l'amendement de M. Stewart et l'amendement proposé par le gouvernement à l'article 15. Nous pourrions peut-être conclure notre séance sur ces deux amendements à moins qu'il n'y ait d'objections particulières et revenir ce soir à l'article 16. Monsieur Stevens.

M. Stevens: Monsieur le président, l'amendement de M. Stewart soulève une question très intéressante et j'aurais aimé participer au débat. Je ne veux pas prolonger la discussion d'une manière indue, mais j'aimerais avoir un peu plus de temps pour poser des questions sur le fonctionnement et la nécessité de ces diverses approbations.

Le président: Êtes-vous d'accord pour que nous réservions l'article 15?

L'article 15 est réservé.

Le président: Nous reprendrons la séance ce soir à 20 heures dans la même salle. La séance est levée.

[Text]

EVENING SITTING

The Chairman: Order, please.

Mr. Stewart: May I raise a point of order, Mr. Chairman?

The Chairman: Just before you raise a point of order, Mr. Stewart, I think it would be appropriate at this time to mention that our deceased colleague, André Fortin, was a member of this Committee for at least two years before he became leader of *Le Parti Crédit Social du Canada*. If hon. members agree, I think it would be in order to pay tribute to his memory on behalf of all hon. members of the Transport and Communications Committee.

May I have a minute of silence in his honour.

May he rest in peace.

Mr. Stewart.

Mr. Stewart: Mr. Chairman, thank you.

I dislike taking the time of the Committee, but it has to do with the amendment that I had presented. It seems that on the official record, it did not come out quite the way it should. It had to do with the amendment striking out line 5 on page 4 and substituting that "the Governor in Council shall after consultation with the president, be appointed by..." But it should read: "... after consultation with the Chairman and the President."

It is a simple little matter, but apparently it did not come out the way it should have. So I should like the permission of the Committee, to include the words: "the Chairman and". They should be added in there with the President.

The Chairman: Just to clarify the situation, Mr. Stewart. It was moved that:

Bill C-17 be amended by striking out line 5 on page 4, and substituting the following:

The original subamendment read:

man and the President, shall, after consultation with the President, be appointed by

Instead of which it should read:

man, and the President, shall, after consultation with the Chairman and the President, be appointed by...

Mr. Stewart: That is correct.

The Chairman: Does the Committee agree that we revert back to Clause 7(3) to adopt the said amendment? Is it agreed that the change be so ordered?

Some hon. Members: Agreed.

Amendment agreed to.

Mr. Stewart: Thank you very much, Mr. Chairman.

The Chairman: When we left off this afternoon we were on Mr. Stewart's amendment which read:

That Bill C-17, an act respecting the reorganization of Air Canada, is hereby amended. That in Clause 15(1)(a)

[Translation]

SÉANCE DU SOIR

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît.

M. Stewart: Monsieur le président, vous me permettez une question de Règlement?

Le président: Oui, mais auparavant, monsieur Stewart, je vous rappelle que notre collègue décédé, André Fortin, fut membre de ce Comité pendant au moins deux ans avant de devenir chef du parti Crédit social du Canada.

Si les députés le veulent bien, je pense qu'en hommage à sa mémoire et au nom du comité des Transports et des Communications, nous allons observer une minute de silence.

Qu'il repose en paix.

Monsieur Stewart.

M. Stewart: Monsieur le président, merci.

Je ne veux pas vous faire perdre votre temps, mais je voudrais revenir sur l'amendement que j'avais présenté. Il semble que la version définitive n'ait pas été conforme à ce qu'elle aurait dû être. Il s'agissait de l'amendement qui remplaçait la ligne 7, page 4, par: «le gouverneur en conseil, après consultation avec le président, pour un mandat de...» Or, cela devrait se lire: «... après consultation avec le président du conseil et le président.»

C'est une petite chose, mais, apparemment, elle n'a pas été bien rédigée. Je vous demande donc la permission d'ajouter les mots «le président du conseil et». En effet, il faut faire mention du président du conseil en même temps que du président.

Le président: Je vais donc préciser la situation, monsieur Stewart. On a proposé que:

le Bill C-17 soit modifié en remplaçant la ligne 7, page 4, par ce qui suit:

Le premier sous-amendement se lisait:

le gouverneur en conseil, après consultation avec le président, pour un mandat de

Or, il devrait se lire:

le gouverneur en conseil, après consultation avec le président du conseil et le président, pour un mandat de...

M. Stewart: C'est exact.

Le président: Vous acceptez que nous revenions à l'article 7(3) pour adopter cet amendement? Vous êtes d'accord pour cette modification?

Des voix: D'accord.

L'amendement est adopté.

M. Stewart: Merci beaucoup, monsieur le président.

Le président: Lorsque nous avons terminé cet après-midi, nous en étions à l'amendement de M. Stewart, qui se lisait:

Que le Bill C-17, Loi portant réorganisation d'Air Canada, soit modifié à l'article 15(1)a) en supprimant à

[Texte]

line 11 the words: "with the approval of" be deleted and the following substituted therefor:

... in consultation with ...

and that subsection (2) of Clause 15 be deleted.

Mr. Stewart: Mr. Chairman, I had asked that that not be presented as an amendment. It is what I had presented on June 21 as a possible amendment that I would have moved today but then I explained this afternoon that because of the fact the consultation would be very hard to prove as far as evidence is concerned, I asked that it not be presented as the amendment but rather an amendment which would remove entirely the words "with the approval of the Minister of Finance", and that would be the amendment. Then of course a consequential amendment would remove the second portion (2) entirely because it would no longer be required. So in fact my amendment would read:

• 2025

I move that Clause 15 be amended in lines 11 and 12 by removing the words:

with the approval of the Minister of Finance.

The Chairman: Could we have a copy of that amendment?

Mr. Stewart: I gave it to the Clerk this afternoon.

The Chairman: I believe we were in debate on your amendment when we adjourned, Mr. Stewart.

Mr. Stewart: That is correct.

The Chairman: Mr. Minister.

Mr. Lang: Mr. Chairman, if I may just take a moment while the amendment is being written just to remind the Committee that I indicated this was a way of assuring that the Minister of Finance had some observation on how credit of a major sort particularly was being obtained and of course Subclause (2) does deal with the potential for simpler, straightforward credit matters and so on. I would urge the Committee to retain the words.

Mr. Stewart: I move that Clause 15 be amended in lines 11 and 12 by deleting the words:

with the approval of the Minister of Finance.

The Chairman: Subclause (2) is hereby deleted consequently.

Amendment negated: yeas, 1; nays, 8.

Mr. Flynn: I think we have a snow job.

The Chairman: Mr. Roy.

M. Roy: Monsieur le président, je propose que la version française du Bill C-17 est modifiée en supprimant, à la page 8, la ligne 29 et en la remplaçant par ce qui suit:

"emprunts, les attributions que lui confèrent les"

The Chairman: We are on Clause 15.

[Traduction]

la ligne 11 les mots: «avec l'approbation de» et en les remplaçant par ce qui suit:

... en consultation avec ...

et que le paragraphe (2) de l'article 15 soit supprimé.

M. Stewart: Monsieur le président, j'avais demandé que cette modification ne soit pas présentée sous forme d'amendement. Le 21 juin, je vous avais soumis cette disposition comme amendement possible et je l'aurais proposée aujourd'hui officiellement, mais j'ai expliqué cet après-midi que, puisque la consultation serait très difficile à établir, il vaudrait mieux modifier cette proposition d'amendement et supprimer entièrement les mots «avec l'approbation du ministre des Finances». Bien sûr, la partie (2) serait supprimée entièrement par voie de conséquence, puisqu'elle deviendrait inutile. Mon amendement se lirait donc comme suit:

Je propose qu'on modifie l'article 15 aux lignes 11 et 12 en supprimant les termes:

avec l'approbation du ministre des Finances.

Le président: Pouvez-vous nous donner un exemplaire de cet amendement?

M. Stewart: Je l'ai donné au greffier cet après-midi.

Le président: Je crois que nous discutons précisément de votre amendement lorsque nous avons levé la séance, monsieur Stewart.

M. Stewart: C'est exact.

Le président: Monsieur le ministre.

M. Lang: Monsieur le président, je profite de ce qu'on rédige cet amendement pour rappeler au Comité que cela servait à faire en sorte que le ministre des Finances ait un certain contrôle sur les sources de crédit importantes, et, bien sûr, le paragraphe (2) prévoit les opérations de crédit plus simples, plus évidentes. Je conseillerais aux membres du Comité de conserver ces mots.

M. Stewart: Je propose qu'on modifie l'article 15 du bill aux lignes 11 et 12 en supprimant les mots:

avec l'approbation du ministre des Finances.

Le président: Le paragraphe (2) étant supprimé par voie de conséquence.

L'amendement est rejeté par 8 voix contre une.

M. Flynn: Ce n'est pas sérieux.

Le président: Monsieur Roy.

Mr. Roy: Mr. Chairman, I move that Bill C-17 be amended by striking out line 25 on page 8 and substituting the following:

other obligation of the Corporation

Le président: Nous en sommes à l'article 15.

[Text]

• 2030

It is moved by Mr. Roy that Bill C-17 be amended by striking out line 25 on page 8 and substituting the following:

other obligation of the Corporation.

Shall the amendment carry?

Mr. Mazankowski: Just a minute, let us have an explanation. I have not been around here for awhile. Maybe the member can explain the purpose of the amendment.

Mr. Lang: It follows some of the others which are really a wording change in reference to debtor liabilities, now called obligations.

Mr. Mazankowski: Okay.

Amendment agreed to.

Clause 15, as amended, agreed to.

The Chairman: Clause 16. Mr. Roy.

M. Roy: Monsieur le président, je propose que l'article 16 du Bill C-17 soit modifié en y supprimant à la page 8, la ligne 42 et à la page 9, les lignes 1 et 2 et en les remplaçant par ce qui suit:

Sa Majesté du chef du Canada, les dettes de la société...

Le président: Excusez-moi, monsieur Roy.

Amendment agreed to.

The Chairman: Mr. Roy.

M. Roy: Je propose que le paragraphe 16.(3) du Bill C-17 soit modifié au sous-paragraphe b) en y supprimant, à la page 9, les lignes 11 à 15, qui sont remplacées par ce qui suit:

(4) En cas d'emprunt, dont le remboursement est garanti conformément au paragraphe (2) et que la société contracte en vue du remboursement intégral ou partiel d'un prêt visé au paragraphe (1), la limite

Amendment agreed to.

Clause 16, as amended, agreed to.

The Chairman: Clause 17, Mr. Roy.

M. Roy: Je propose que le paragraphe 17.(1) du Bill C-17 soit modifié en y supprimant à la page 9, les lignes 20 à 24 qui sont remplacées par ce qui suit:

17. (1) Les comptes et opérations financières de la société doivent être examinés annuellement par le vérificateur nommé chaque année par le gouverneur en conseil.

The Chairman: Shall the amendment carry? Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Liking as I do the principle of joint audit, but being aware of the objections to it by both the Corporation and Air Canada itself, and faced with the realization that we do not have any satisfactory assurance that the Corporation will be in front of us on any regular and continuing basis, the very least I think the Minister might be prepared to accept would be a minor subamendment to that amendment, Mr. Chairman. I have asked him if he would care to comment to

[Translation]

M. Roy propose qu'on modifie le Bill C-17 en supprimant, à la page 8, la ligne 29 et en la remplaçant par ce qui suit:

«emprunts, les attributions que lui confèrent les

L'amendement est-il adopté?

M. Mazankowski: Un instant, j'aimerais qu'on nous donne une explication. I y a un moment que je suis absent et j'aimerais que le député nous explique l'objet de cet amendement.

M. Lang: En fait, c'est une modification des termes exigée par d'autres amendements que vous avez adoptés; on a décidé de remplacer le terme «pouvoirs» par le terme «attributions».

M. Mazankowski: Bien.

L'amendement est adopté.

L'article 15, tel que modifié, est adopté.

Le président: Article 16. Monsieur Roy.

Mr. Roy: Mr. Chairman, I move that Bill C-17 be amended (a) by striking out lines 1 and 2 on page 9 and substituting the following:

indebtedness of the Corporation and ...

The Chairman: Excuse me, Mr. Roy.

L'amendement est adopté.

Le président: Monsieur Roy.

Mr. Roy: I move that subparagraph (b) of paragraph 16.3 of Bill C-17 be amended by striking out line 13 on page 9 and substituting the following:

repayment of which is

L'amendement est adopté.

L'article 16, tel que modifié, est adopté.

Le président: Monsieur Roy, article 17.

Mr. Roy: I move that Bill C-17 be amended by striking out lines 24 to 28 on page 9 and substituting the following:

17. (1) The accounts and financial transactions of the Corporation shall be examined by an auditor appointed each year by the Governor in Council.

Le président: L'amendement est-il adopté? Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Je suis tout à fait en faveur d'une vérification commune, mais je connais également les objections formulées à la fois par la société et par Air Canada elle-même et, d'autre part, nous ne sommes pas du tout assurés que la société comparaitra devant nous de façon régulière et permanente; tout cela étant posé, le moins que le ministre puisse faire, c'est d'accepter un sous-amendement mineur à cet amendement. Je lui ai demandé ce qu'il penserait d'une modification à cet

[Texte]

the effect that the amendment be amended by adding to it, the following words: and be subject to the provisions of Section 13 of the Auditor General Act. And that, Mr. Chairman, unsullied as it is, in Parliament up to this point in time, at least, that particular . . .

• 2035

The Chairman: Order, please. I notice from the bells ringing that we have a vote. It is unfortunate because we seem to be making very good progress and I felt that we might get rid of this bill this evening.

An hon. Member: Well we can come back.

The Chairman: We could continue for another five minutes and then return and complete the bill, if that is to the satisfaction of the members. Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Clause 13 in a general way gives the authority to the Auditor General in order to fulfil his duties as the Auditor General of Canada, 13(1) to rely on the report of the duly appointed auditor of the Crown corporation or of any subsidiary of the Crown corporation. It goes on to spell out authorities with respect to requesting information and the direction of the Governor in Council with respect to certain activities by the Auditor General. It does not require the Auditor General to conduct an audit but it does import into the bill a reminder, from time to time, to the corporation that the Auditor General does, in fact, have the authority as I understand it from the Minister's comments to effect such an audit. The purpose of the joint audit is I think fairly clear. It is not a widely used practice but nevertheless when it is required it is very, very useful to have as a facility. I think it lends greater protection to the taxpayers. It gives them some assurances in periods when the appropriation is not in front of a standing committee such as this. That might be reason for the Auditor General to take a look at the reports of the auditors of the corporation, the outside auditors, and make at least reference to the corporation in his annual report to us which we know we will get sooner or later and get around to dealing with sooner or later, a situation that does not particularly prevail with respect to this notwithstanding the amendments and the provisions of the bill.

The Chairman: Mr. Forrestall, are you moving a subamendment to this?

Mr. Forrestall: I will move it but I will not go to the trouble of writing and distributing it until I hear what the Minister has to say.

The Chairman: Mr. Minister.

Mr. Lang: Mr. Chairman, I hope indeed it will not be proceeded with. It has reference to a bill rather than to an act which is a procedural problem with it at this stage. The section in the act will stand by itself and if it needs any perfection it should be perfected there rather than here, and I do not think in fact it does need any; I think it does apply.

May I just add in further consolation, that I will be very happy to see the annual report of Air Canada before this Committee very, very frequently.

[Traduction]

amendement, qui ajouterait les mots suivants: «et soient assujettis aux dispositions de l'article 13 de la Loi sur l'Auditeur général.» Monsieur le président, c'est une disposition qui a gardé tout son prestige et pour cause, et dans ce cas . . .

Le président: A l'ordre. Je constate que la cloche sonne et que nous devons aller voter. C'est dommage, car nous faisons des progrès et j'avais l'impression que nous pourrions adopter ce bill ce soir.

Une voix: Nous pouvons revenir.

Le président: Nous pourrions poursuivre pendant cinq minutes, puis revenir pour terminer l'étude du bill, si vous n'y voyez pas d'inconvénient. Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: L'article 13 donne à l'Auditeur général, dans le cadre de ses fonctions d'Auditeur général du Canada, la possibilité de s'en remettre au rapport du vérificateur dûment nommé de la société de la Couronne ou de toute filiale d'une société de la Couronne. Cet article prévoit encore dans quelles circonstances des informations peuvent être requises et prévoit que le gouverneur en conseil peut émettre des directives à l'intention de l'Auditeur général. Cet article n'exige pas de l'Auditeur général qu'il fasse une vérification, mais il sert à rappeler que l'Auditeur général a ce pouvoir de vérification; le ministre nous l'a d'ailleurs rappelé. L'objet de cette vérification commune semble assez évident. Si la pratique n'est pas tellement utilisée, c'est un moyen particulièrement utile lorsqu'il s'avère nécessaire d'y faire appel. C'est une meilleure protection pour le contribuable, en particulier pendant les périodes où un comité permanent, tel le nôtre, n'étudie pas les crédits d'une société de la Couronne. Cela peut permettre à l'Auditeur général de jeter un coup d'oeil aux rapports des vérificateurs de la société, des vérificateurs privés, et de faire mention de la société dans le rapport annuel dont nous serons saisis un jour ou l'autre; il peut ainsi attirer notre attention sur une situation qui n'est pas particulièrement saillante, en dépit des amendements et des dispositions du bill.

Le président: Monsieur Forrestall, est-ce que vous proposez un sous-amendement?

M. Forrestall: Oui, mais je n'ai pas voulu le rédiger ou le distribuer avant d'entendre ce que le ministre en pensait.

Le président: Monsieur le ministre.

M. Lang: Monsieur le président, j'espère qu'on ne donnera pas de suite à ce projet. Il y a une référence à un bill et non pas à une loi qui pose un problème de procédure. L'article de la loi qui est en cause se passe de toute justification et s'il avait besoin d'être amélioré, ce que je ne pense pas, ce ne serait pas à propos de l'étude de ce bill-ci qu'il faudrait le faire.

Un dernier mot en guise de consolation: personnellement, je serais enchanté que ce Comité étudie très fréquemment le rapport annuel d'Air Canada.

[Text]

Mr. Forrestall: Well, Mr. Chairman, if I understand the Minister correctly he is not objecting to the principle but is commenting on I suppose pretty much the same ground that I was reserving —trying to import into an act something that does not yet exist. With that provision it will be helpful, of course, if we can hold up Air Canada until Bill C-320 is completed.

An hon. Member: It will be passed.

The Chairman: Thank you, Mr. Forrestall. Shall the amendment carry?

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Juust as a point of clarification I think I heard the Minister correctly when he said that he would "insist", or words to that effect the Annual Report be referred to the appropriate committee, as long as he was Minister, on an annual basis. Am I assuming then that he will be disposed to accept my amendment to Clause 17 which in fact spells that out under the provisions of the bill?

Mr. Lang: No, Mr. Chairman. And I was a little more careful with my words. I said I would very much like to see the report here frequently and frequently may depend upon the business of the House, and that was my reservation.

Mr. Mazankowski: Well, it depends on how you define frequently. Would you say once a year or once every three years or once every four years?

• 2040

Mr. Lang: I think once a year is a reasonable . . .

The Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski.

Amendment agreed to.

The Chairman: Mr. Roy.

Mr. Roy: I think Mr. Mazankowski on Clause 17 . . .

An hon. Member: We will not get through this amendment because we are going to debate it for a while. So we had better adjourn for the . . .

The Chairman: Yes, I have been advised by the Whip that we can proceed until 8.50 p.m., which gives us another 10 minutes to debate the amendment before us.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I think my amendment . . .

The Chairman: Mr. Roy. Order please. The amendment I have is Clause 17(4). Is that correct?

Mr. Roy: Yes. Je propose que le Bill C-17, soit modifié en supprimant à la page 9, les lignes 33 à 41, et à la page 10 les lignes 1 à 26, qui sont remplacées par ce qui suit à l'item: Rapport des vérificateurs:

[Translation]

M. Forrestall: Monsieur le président, si j'ai bien compris le ministre, il ne s'oppose pas au principe, et ses objections ressemblent beaucoup aux réserves que j'ai exprimées sur la difficulté d'incorporer dans une loi les dispositions d'une autre loi qui n'existe pas encore. Dans ce cas, il serait bon que nous puissions attendre jusqu'à ce que le Bill C-320 soit adopté.

Une voix: Il sera adopté.

Le président: Merci, monsieur Forrestall. L'amendement est-il adopté?

M. Mazankowski: Monsieur le président.

Le président: Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Je crois avoir bien entendu le ministre dire qu'il «insisterait»—je ne suis pas certain du terme—pour que le rapport annuel soit envoyé chaque année devant le comité compétent, et ce, aussi longtemps qu'il serait ministre. Dans ce cas, il devrait accepter mon amendement à l'article 17, qui incorpore cette disposition au bill.

M. Lang: Non, monsieur le président, et ce ne sont pas exactement les termes que j'avais choisis. J'avais dit que j'aimerais beaucoup que le rapport soit étudié fréquemment par ce Comité, mais le terme «fréquemment» dépend de la charge de travail de la Chambre; c'est la réserve que j'ai exprimée.

M. Mazankowski: Cela dépend de la définition que vous donnez à «fréquemment». Une fois par an, une fois tous les trois ans, tous les quatre ans?

M. Lang: Je crois qu'il est raisonnable, une fois par année . . .

Le président: Merci, monsieur Mazankowski.

L'amendement est adopté.

Le président: Monsieur Roy.

M. Roy: Je crois que M. Mazankowski a un amendement à l'article 17 . . .

Une voix: Je ne pense pas que nous puissions adopter l'amendement, car il nous faudrait un certain temps pour le débattre. Il vaut donc mieux ajourner . . .

Le président: Oui, le whip me dit que nous pouvons continuer jusqu'à 20 h 50, ce qui nous donne encore 10 minutes pour débattre l'amendement en question.

M. Mazankowski: Monsieur le président, je crois que mon amendement . . .

Le président: Monsieur Roy. A l'ordre, s'il vous plaît. L'amendement que j'ai devant moi porte sur l'article 17(4). Est-ce exact?

M. Roy: Oui. I propose that: Bill C-17 be amended by striking out lines 36 to 44 on page 9 and lines 1 to 30 on page 10 and substituting the following under Auditor's report:

[Texte]

«(4) La société doit établir ou faire établir, pour chaque année, conformément aux recommandations de l'Institut canadien des comptables agréés, ses états financiers contenant un bilan, un état des revenus et dépenses, un état des bénéfices non répartis et un état des changements qu'a connus sa situation financière par rapport à l'année précédente.

(5) Le vérificateur nommé conformément au paragraphe (1) doit, chaque année, vérifier les états financiers visés au paragraphe (4) et, relativement à ces états, après examen des comptes et des opérations financières de la société, il doit présenter, tant au Ministre qu'au conseil, un rapport dans lequel il précise si, à son avis,

a) la société a tenu les livres de comptabilité appropriés; et

b) les états financiers de la société sont conformes aux livres de comptabilité, ont été établis selon une méthode compatible avec celle de l'année précédente et reflètent fidèlement la situation financière de la société et les résultats de ses transactions. Dans le cadre de son examen, il doit signaler toute autre situation qui, à son avis, doit être portée à l'attention du ministre.»

Et, le paragraphe (6), à l'item: Dépôts des rapports:

«(6) La société doit, dans les trois mois suivant la fin de chaque année, adresser au ministre un rapport approuvé par le conseil, sur les activités de la société pendant l'année en question, y compris les états financiers établis conformément au paragraphe (4) et le rapport du vérificateur. Le ministre doit faire déposer devant le Parlement un exemplaire de ce rapport dans les quinze jours de sa réception ou, si le Parlement ne siège pas, dans les quinze premiers jours de la séance subséquente.»

Le paragraphe (7), en ce qui concerne: Attestation de l'approbation du rapport:

«(7) L'approbation du rapport visé au paragraphe (6) est attestée par la signature d'au moins un administrateur.»

Et, à (8): Définition d'«année»:

«(8) Aux fins du présent article, «année» désigne l'année financière de la société.»

Ce qui complète l'amendement proposé à l'article 17, paragraphe (4).

Le président: Merci, monsieur Roy.

It is moved by Mr. Roy that . . .

An hon. Member: Dispense.

The Chairman: Dispense?

Some hon. Members: Dispense.

The Chairman: Does the Committee agree that we dispense with the English version?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Mr. Forrestall.

[Traduction]

“(4) The Corporation shall prepare or cause to be prepared in respect of each year's financial statement of the Corporation in accordance with the practices recommended by the Canadian Institute of Chartered Accountants which statements shall include a balance sheet, an income statement, a statement of retained earnings and a statement of changes in the financial position of the Corporation from that of the immediately preceding year.

(5) The auditor appointed under subsection (1) shall audit annually the financial statements referred to in subsection (4) and, in connection therewith, after due examination of the accounts and financial transactions of the Corporation, shall report concurrently to the Minister and the board whether, in his opinion,

(a) the Corporation has kept proper books of account; and

(b) the financial statements of the Corporation are in agreement with the books of account and were prepared on a basis consistent with that of the preceding year and present fairly the financial position of the Corporation and the results of its operation; and the auditor shall call attention on any other matters falling within the scope of his examination that in his opinion should be brought to the attention of the Minister.

And, under subsection (6), under Tabling of reports:

(6) The Corporation shall, within three months after the termination of each year, transmit to the Minister a report approved by the board on the activities of the Corporation for that year, including financial statements prepared under subsection (4) and the auditor's report thereon, and the Minister shall cause such report to be placed before Parliament within 15 days after receipt thereof or, if Parliament is not then sitting, on any of the first fifteen days thereafter that Parliament is sitting.

and on subsection (7), under Evidence of directors approval:

(7) The approval of the report referred to in subsection (6) shall be evidenced by the signature of one or more directors.

and, on subsection (8), under “Year” defined:

(8) For the purpose of *this section*, “year” means the financial year of the Corporation.

This concludes the proposed amendment to subsection 17(4).

The Chairman: Thank you, Mr. Roy.

M. Roy propose que . . .

Une voix: Il n'est pas nécessaire de le lire.

Le président: Ce n'est pas nécessaire?

Des voix: Non.

Le président: Les membres du Comité sont-ils d'accord pour laisser tomber la lecture de la version anglaise?

Des voix: D'accord.

Le président: Monsieur Forrestall.

[Text]

Mr. Forrestall: ... dispense with the reading it would be interesting to ask the Parliamentary Secretary, Mr. Chairman, what it means that—May I ask the Minister whether or not these are again further amendments to bring the language of the bill in line with the new Canada Business Corporations Act as opposed to the old Canada Corporations Act? Is that the principle effect of this amendment?

Mr. Lang: With the substance of it, yes, and on the basis of comments on law accounting it really more accurately reflects commercial and accounting practices than the original text.

• 2049

Mr. Forrestall: Nothing new or substantive has been imported by this amendment.

Mr. Lang: It is essentially the same meaning.

M. Munro: A titre d'information ...

Le président: Monsieur Munro.

M. Munro: Je vois que dans le texte anglais, il y a une précision au sujet du rapport du vérificateur et je me demande si cette précision ne devrait pas être ajoutée au texte français. Nous aurions donc alors «*au rapport du vérificateur y afférent*». Il pourrait y avoir plusieurs rapports du vérificateur, n'est-ce pas? C'est à la deuxième page de votre amendement.

Une voix: A quel paragraphe?

M. Munro: Au paragraphe (6).

... y compris les états financiers établis conformément au paragraphe (4) et le rapport du Vérificateur
Cela correspond à «*thereof*» en anglais.

Mr. Forrestall: It is a very, very important matter and let us go vote.

The Chairman: Is it agreed that we adjourn until after the vote?

Mr. Roy.

Mr. Roy: Do you have some other amendments from Mr. McKenzie? Maybe we can finish this clause.

The Chairman: Is the Committee ready to carry the amendment?

M. Roy: ... «*y afférent*».

It seems to be the French translation “*thereof*”

Mr. Munro: *Thereof* or *thereon*. That is right. That is all.

M. Roy: ... «*y afférent*».

The Chairman: We will have to have a correction on the French before we can amend the amendment.

We will have the French translated as requested by Mr. Munro.

Amendment agreed to.

The Chairman: We will adjourn until after the vote. We will reconvene immediately after the vote.

[Translation]

M. Forrestall: Il n'est pas nécessaire de lire la version anglaise, mais il serait intéressant de demander au secrétaire parlementaire, monsieur le président, ce qu'il veut dire... Puis-je demander au ministre si ces amendements ont pour but de faire correspondre le libellé du bill à celui de la nouvelle Loi sur les corporations commerciales canadiennes, par opposition à l'ancienne Loi sur les corporations canadiennes? Est-ce le but de l'amendement?

M. Lang: Pour ce qui est de la substance, oui. Du point de vue de l'aspect juridique et de la comptabilité, il est plus conforme aux pratiques de comptabilité courantes que la loi originale.

M. Forrestall: L'amendement en question n'apporte pas de changements significatifs.

M. Lang: Le fond reste le même.

Mr. Munro: For our information ...

The Chairman: Mr. Munro.

Mr. Munro: I note that the English version is more accurate with regard to the auditor's report and I wonder whether we could not add this clarification to the French version. It would thus read: *au rapport du vérificateur y afférent*. There could be several auditor's reports. It is on the second page of your amendment.

An hon. Member: Which subsection?

Mr. Munro: Subsection (6). The French version reads as follows:

... y compris les états financiers établis conformément au paragraphe (4) et le rapport du vérificateur
Which corresponds to “*thereof*” in the English version.

M. Forrestall: Comme il s'agit d'une question très, très importante, il faudrait aller voter.

Le président: Les membres sont-ils d'accord pour lever la séance jusqu'après le vote?

Monsieur Roy.

M. Roy: M. McKenzie a-t-il d'autres amendements à proposer? Nous pourrions peut-être en finir avec cet article.

Le président: Le Comité est-il prêt à adopter l'amendement?

Mr. Roy: ... *y afférent*.

Cela semble être la traduction française du mot anglais *thereof*

M. Munro: *Thereof*, ou bien *thereon*. C'est exact. C'est tout.

Mr. Roy: ... *y afférent*.

Le président: Il faudra corriger la version française avant de pouvoir amender l'amendement.

La traduction française sera corrigée en conformité avec la proposition de M. Munro.

L'amendement est adopté.

Le président: Nous allons ajourner pour le vote. Nous reviendrons après le vote.

[Texte]

A short recess.

[Traduction]

La séance est suspendue.

• 2120

The Vice-Chairman: Order, please. We will resume consideration of Clause 17. Mr. Forrestall has the floor.

Mr. Forrestall: Have we finished Clause 17?

An hon. Member: There is another amendment.

The Vice-Chairman: That is right.

Mr. Forrestall: Just one further question before we leave the question of the Auditor General. I wonder if the Minister, Mr. Chairman, could indicate to us why it is that he objects to the principle of joint auditorship, if I understand him correctly. Does he object to it in principle?

Mr. Lang: For Air Canada, again, I believe it should have as close as possible a form and governance as it would as a private corporation. Therefore, the requirement to appoint auditors is there.

Mr. Forrestall: Why then, Mr. Chairman, do we have provision in here for the Governor in Council to appoint the auditors? Are you not at one point saying one thing and in terms of the act contradicting yourself in terms of separating the Corporation from the Minister?

Mr. Lang: The particular case here is that it is really the shareholders who are the interested party with the Governor in Council, of course, representing them.

Mr. Forrestall: Theoretically, at some point in the future, should the Corporation go public and the government was to determine that the shares would be divested, then other procedures would apply.

Mr. Lang: Yes, I would at that point recommend that the act that authorized the sale of shares would also introduce the business corporations' style in relation to auditors.

Mr. Forrestall: I may be reaching too far, but at that point—I am not just talking hypothetically—sooner or later the Corporation could completely go public. At that time, would the principle of joint auditorship or the importation of the Auditor General be a matter that you would favourably consider?

Mr. Lang: No, I think I would be looking at the general auditing sections in the Canada Business Corporations Act which allow the shareholders to appoint an auditor. The discretion that would apply to the regular Corporation should apply in this case.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, is this a general attitude of government with respect to other Crown corporations in the transportation field?

Mr. Lang: I suppose it is.

Mr. Forrestall: Thank you.

The Chairman: Sorry I am late. Thank you, Mr. Forrestall.

• 2125

Amendment agreed to.

Le vice-président: A l'ordre, s'il vous plaît. Nous reprenons l'étude de l'article 17. M. Forrestall a la parole.

M. Forrestall: En avons-nous terminé avec l'article 17?

Une voix: Il y a un autre amendement.

Le vice-président: Oui.

M. Forrestall: Encore une question relative à l'Auditeur général. Monsieur le président, le ministre pourrait-il nous dire pourquoi il s'oppose, si je comprends bien, au principe de la vérification conjointe. Est-il vrai qu'il s'y oppose en principe?

M. Lang: Encore une fois, je crois qu'Air Canada devrait être gérée de la même façon qu'une société privée. Il est donc nécessaire de nommer un vérificateur.

M. Forrestall: Alors, monsieur le président, pourquoi les vérificateurs doivent-ils être nommés par le gouverneur en conseil? La loi ne va-t-elle pas à l'encontre de votre intention d'éloigner la société du ministre?

M. Lang: Dans ce cas, le gouverneur en conseil représente les actionnaires.

M. Forrestall: Donc, en théorie, si la société devenait privée et que le gouvernement devait décider quelles actions seraient à vendre, il faudrait appliquer d'autres principes.

M. Lang: Je recommanderais alors que la loi autorisant la vente des actions prévoit également l'introduction des principes de comptabilité utilisés par le secteur privé.

M. Forrestall: Je vais peut-être trop loin en disant—non pas en théorie—que la société pourrait devenir complètement privée. Si c'était le cas, seriez-vous en faveur d'une vérification conjointe, avec l'intervention de l'Auditeur général?

M. Lang: Non, je crois qu'il faudrait appliquer les articles de la Loi sur les corporations commerciales canadiennes relatifs à la vérification générale, qui autorisent les actionnaires à nommer un vérificateur. Le pouvoir discrétionnaire dont jouissent les sociétés ordinaires devrait être accordé.

M. Forrestall: Monsieur le président, est-ce représentatif de l'attitude du gouvernement envers les autres sociétés de la Couronne dans le domaine des transports?

M. Lang: J'imagine que oui.

M. Forrestall: Merci.

Le président: Je m'excuse de mon retard. Merci, monsieur Forrestall.

L'amendement est adopté.

[Text]

The Chairman: Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, the amendment that I will propose, I think, would be inserted after Clause 17.(6). Originally it was to be after Clause 17.(5), and I was proposing to insert a new Clause 17.(5)(1). But I see as a result of the amendment that we have just adopted that it would probably come in after Clause 17.(6).

I move that Bill C-17 be amended by adding a new sub-clause to Clause 17:

Every report tabled under this section stands permanently referred to any Committee of the House of Commons established for the purpose of reviewing matters relating to transportation.

I think the amendment speaks for itself. It really means that the tabling of the annual report under the provisions of this proposed act would be automatically referred to the appropriate standing committee for consideration. As it is now, while the report is tabled, it is contingent upon the Minister to refer such a report to the respective committee to trigger any action.

I base my amendment on a precedent that is established under the Statutory Instruments Act. Section 26 of the Statutory Instruments Act which refers to the scrutiny by Parliament of statutory instruments, reads as follows:

Every statutory instrument issued, made or established after the coming into force of this Act, other than an instrument the inspection of which and the obtaining of copies of which are precluded by any regulations made pursuant to paragraph (d) of Section 27, shall stand permanently referred to any Committee of the House of Commons, of the Senate or of both Houses of Parliament that may be established for the purpose of reviewing and scrutinizing statutory instruments.

So, Mr. Chairman, I think the precedent is clearly established in a parliamentary sense consistent with our parliamentary rules and procedures.

I feel very strongly about this amendment, Mr. Chairman, and I feel strongly about it in light of the experience that we have had not only with the examination of the annual reports of Air Canada but indeed with other Crown corporations and other agencies of the government. I think it evolves around the importance of accountability to Parliament. It seems to me now, when we are looking at the reorganization of Air Canada and outlining a new financial and capital structure, is the time that we as a parliamentary committee should grapple with this issue and tackle it in a positive way.

Mr. Chairman, as it now stands there are no guarantees through the estimates that this Committee or any other committee of the House can gain access to examining the affairs of this very important Crown corporation. We know, Mr. Chairman, from evidence that has been made available through the Auditor General's report, particularly the latest one and the 1975 report, that Crown corporations in the minds of the public and in the eyes of the Auditor General are not standing in the best light, either rightly or wrongly. I think it is healthy for a Crown corporation to come before a parliamentary

[Translation]

Le président: Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur le président, je crois que mon amendement devrait être inséré après l'article 17(6). J'avais l'intention d'insérer un nouvel article 17(5)(1) après l'article 17(5). Mais vu l'amendement que nous venons d'adopter, il va probablement falloir l'ajouter après l'article 17(6).

Je propose qu'on modifie l'article 17 du Bill C-17, page 10, en y insérant, immédiatement après la ligne 23, le nouveau paragraphe suivant:

Tout rapport déposé en vertu du présent article est automatiquement déferé à un comité de la Chambre des communes chargé d'examiner les questions relatives aux transports.

Je crois que le but de l'amendement est assez évident. Il prévoit le renvoi automatique au comité permanent approprié du rapport déposé en vertu de la loi. A l'heure actuelle, c'est au ministre qu'il incombe de renvoyer un tel rapport au Comité.

Mon amendement est fondé sur l'article 26 de la Loi sur les textes réglementaires, portant sur la vérification des textes réglementaires par le Parlement, qui est ainsi libellé:

Tout texte réglementaire établi après l'entrée en vigueur de la présente loi, autre qu'un texte pour lequel ont été établis, en application de l'alinéa d) de l'article 27, des règlements empêchant d'en faire l'examen et d'en obtenir une copie, est soumis en permanence à tout comité de la Chambre des communes, du Sénat ou des deux Chambres du Parlement qui peut être établi aux fins d'étudier et de vérifier les textes réglementaires.

Ainsi, monsieur le président, je crois que le précédent est clairement établi et conforme à la procédure parlementaire.

Vu notre expérience de l'examen des rapports annuels d'Air Canada et d'autres sociétés de la Couronne et organismes gouvernementaux, je suis convaincu de la valeur de mon amendement. Tout dépend de l'importance accordée à la responsabilité envers le Parlement. Il me semble que la réorganisation d'Air Canada fournit au Comité l'occasion de s'attaquer au problème.

A l'heure actuelle, monsieur le président, le budget ne garantit pas au Comité ni à d'autres comités de la Chambre le droit d'examiner la gestion de cette importante société de la Couronne. D'après le rapport de l'Auditeur général, surtout les rapports de 1975 et de 1976, nous savons, monsieur le président, que les sociétés de la Couronne ne sont pas très bien vues ni par l'Auditeur général ni par le public, que ce soit à tort ou à raison. Je crois qu'il est très sain d'obliger une société de la Couronne à comparaître tous les ans devant un comité parle-

[Texte]

committee on an annual basis if so required. I think it is good for them and I think it is good for Parliament.

• 2130

The fact that this provision would be inserted, Mr. Chairman, would not automatically mean that Air Canada would be called before the parliamentary committee, but it would be in the hands of the parliamentary committee itself to decide whether in fact it should seize upon the opportunity to examine the annual report. But that option would be in the hands of the committee, and I think that, in itself, would strengthen the role of Parliament and would strengthen at least the perception of the accountability of the corporation to the Parliament of Canada.

Mr. Chairman, we have heard much about the fact that we are experiencing a crisis of confidence in terms of the support for our parliamentary institutions, a crisis of confidence in the manner in which governments and Crown corporations are administering the affairs of the nation. Through the Auditor General's report and particularly through some of the proceedings with respect to the examination of AECL and Polysar and those entities, it seems to me that had we had an adequate and thorough examination in the parliamentary committee or the option of having an adequate and thorough examination in the parliamentary committee, much of what has transpired may have been averted.

I think in the interest of strengthening the supremacy of Parliament, in the interest of serving the airline in terms of its accountability to the people of Canada, because in the ultimate manner that is what we really are asking the airline to do, to be accountable to Parliament, to the people of Canada through Parliament, I would urge with the utmost force I can muster that the Minister seriously consider a new breakthrough in terms of the management and the responsibility and the accountability of this very major Crown corporation.

It has been said here many times that the corporation has not been brought before the Committee often enough or frequently enough to account for its actions to the people of Canada through a parliamentary committee. We have heard from the Chief Executive Officer words to the effect that he is only too happy to come before the Committee whenever called to account for his actions and the actions of his managerial team. He certainly and his colleagues who are the managerial team have no qualms about coming before the Committee.

It seems to me incumbent upon us to ensure that that exercise be made available to him and to us. I would urge all members of the Committee to consider seriously this recommendation in the manner in which I have presented it. I think it is healthy for us and I think it would be healthy for the corporation.

The Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski. A point of order, Mr. Collenette?

Mr. Collenette: Mr. Chairman, it relates specifically as to whether or not Mr. Mazankowski's amendment is in order. I think perhaps he is somewhat premature. I agree with the sentiments he has expressed. I think all the members on this

[Traduction]

mentaire. Cela fait du bien à la fois à la société et au Parlement.

Monsieur le président, la disposition proposée n'obligera pas nécessairement Air Canada à comparaître devant le comité parlementaire, mais laisserait au comité lui-même le soin de décider s'il veut ou non examiner le rapport annuel. Le fait de laisser le choix au comité renforcerait le rôle du Parlement et les responsabilités des sociétés de la Couronne envers celui-ci.

Monsieur le président, nous avons beaucoup entendu parler de la contestation de nos institutions parlementaires et de la manière dont le gouvernement et les sociétés de la Couronne gèrent le pays. Il me semble que le rapport de l'Auditeur général et les témoignages relatifs à l'Énergie atomique du Canada, Limitée et à Polysar nous ont permis de constater que le fait ou la possibilité de faire soumettre les activités des sociétés de la Couronne à l'examen rigoureux d'un comité parlementaire auraient permis d'éviter une telle situation.

Pour renforcer la suprématie du Parlement et rendre la société responsable envers les citoyens du Canada... car il s'agit, en fin de compte, de la rendre responsable envers les citoyens du Canada par l'intermédiaire du Parlement... j'encouragerais fortement le ministre à examiner à fond la question de la responsabilité de cette importante société de la Couronne.

Nous avons souvent entendu dire que la société n'a pas été obligée à comparaître assez fréquemment devant un comité parlementaire. Nous avons entendu le président dire qu'il est toujours heureux de comparaître devant le Comité pour défendre les décisions prises par ses cadres. Ni lui ni ses administrateurs ne craignent de comparaître devant le Comité.

Il nous incombe, à mon avis, de laisser une telle option au président et au Comité. J'encourage tous les membres du Comité à prendre en considération mon amendement. Je crois qu'il serait favorable à la fois au Comité et à la société.

Le président: Merci, monsieur Mazankowski. M. Collenette invoque le Règlement.

M. Collenette: Monsieur le président, ma question porte sur la recevabilité de l'amendement de M. Mazankowski. Je crois qu'il est un peu prématuré. Je suis tout à fait d'accord avec lui. Je crois que tous les membres du Comité ont regretté de ne

[Text]

Committee were somewhat chagrined that we never had Air Canada before us for the annual report, and it was only in the course of discussion of this bill that we had the President of Air Canada before us for very lengthy meetings, for very informative meetings, and I think I speak on behalf of all members of the Committee, very satisfactory meetings with the President of Air Canada.

This kind of amendment really goes to the heart of the relationship of committees to the legislative process of the House of Commons, and I think the Speaker should be the one to rule on this amendment. I do not think it is within the purview of this Committee to amend the legislation to this effect. I would like to see this incorporated. Speaking personally, and I am not sure what the Minister's reaction would be, I would suggest to Mr. Mazankowski that he save this amendment and ask the Speaker to rule on it since, as he suggests, there has been a precedent created with the Statutory Instruments Act.

• 2135

The Chairman: Thank you, Mr. Collenette.

Mr. Stewart: Mr. Chairman, on the same point of order, I agree with everything Mr. Mazankowski has said. The unfortunate thing is that I do not think his amendment is in order simply because we cannot do more than what we are authorized to do in committee, and with this amendment we are trying to take the prerogative of the House of Commons itself.

I know that he has been speaking about Parliament in the general terms in that committees are the extension of the House of Commons, and we have heard that many times. The unfortunate thing is that we are not permitted to do certain things and we cannot go beyond certain limits. I would like to suggest to Mr. Mazankowski that perhaps this is something that should seize the House of Commons as a whole, and not only for this bill but perhaps also the bill that will be coming before us in a few weeks or months, or whatever, in respect of Crown corporations in general so that all of the annual reports will automatically be referred to committee.

I certainly agree 100 per cent with the principle of what he is trying to do, but I believe you have no choice, Mr. Chairman, but to rule that it is not in order for it to be done in this way.

The Chairman: Thank you, Mr. Stewart. Mr. Munro.

Mr. Mazankowski: May I speak to the point of order, Mr. Chairman? I appreciate the support of the members who have just spoken. I am not sure what the Clerk has ruled in terms of the admissibility of this particular amendment. It seems to me he has had sufficient time to analyse the amendment I have advanced, and he has not indicated to me in any way, shape or form that there was any question about the admissibility of it.

I refer again to the Statutory Instruments Act which I think is a pretty good precedent and one which I think bears very close and careful scrutiny. I would urge the members to look at

[Translation]

jamais avoir entendu des représentants d'Air Canada au moment de l'examen du rapport annuel; le bill nous a fourni l'occasion de nous réunir avec le président d'Air Canada, et je crois parler au nom de tous les membres du Comité en disant que les séances en question se sont avérées très utiles.

Comme un amendement de ce genre touche au fond de la question du rapport entre les comités et la Chambre des communes, je crois que c'est à l'Orateur qu'il incombe de décider de sa recevabilité. Je ne crois pas que ce soit du ressort du Comité. J'aimerais que cela soit prévu. Personnellement, je ne sais pas quelle serait la réaction du ministre, mais M. Mazankowski ferait mieux de réserver son amendement et de consulter l'Orateur à ce sujet, puisque, comme il l'a dit, la Loi sur les textes réglementaires crée un précédent.

Le président: Merci, monsieur Collenette.

M. Stewart: Monsieur le président, à ce même sujet, je suis entièrement d'accord avec ce que M. Mazankowski vient de dire. Malheureusement, je ne pense pas que cet amendement soit recevable, tout simplement parce que nous ne pouvons pas aller au-delà de notre mandat de comité, et si nous acceptions de recevoir cet amendement, nous empiéterions sur les prérogatives de la Chambre des communes elle-même.

Je sais que mon collègue a parlé du Parlement comme d'une entité générale, les comités constituant la prolongation de la Chambre des communes; ce n'est pas la première fois que nous entendons cela. Malheureusement, nous sommes assujettis à un certain cadre, nous ne pouvons pas dépasser certaines limites. J'ajoute, à l'intention de M. Mazankowski, qu'il conviendrait peut-être de saisir la Chambre dans son ensemble de cette affaire, et pas seulement dans le cadre de ce bill, mais également au sujet du bill dont nous serons saisis d'ici quelques semaines, ou d'ici quelques mois, et qui porte sur les sociétés de la Couronne en général; on pourrait alors penser à prendre des dispositions pour que les rapports annuels de ces sociétés soient soumis automatiquement au comité.

Je suis entièrement d'accord avec le principe en cause, mais, monsieur le président, je pense que vous n'avez pas le choix, vous devez déclarer cela irrecevable.

Le président: Merci, monsieur Stewart. Monsieur Munro.

M. Mazankowski: Monsieur le président, vous me permettez d'intervenir? Je suis reconnaissant envers mes collègues qui m'ont apporté leur appui, mais je crois que le greffier n'a pas encore rendu de décision quant à la recevabilité de cet amendement. Il me semble qu'il doit avoir eu suffisamment de temps pour étudier l'amendement que j'ai proposé, et il n'a pas eu l'air de penser que cela risquait de poser un problème.

Je reviens à la Loi sur les textes réglementaires, qui constitue un excellent précédent et qui prévoit une étude approfondie. J'encourage mes collègues à relire cette disposition qui, à

[Texte]

that particular provision because it seems to me that we have enshrined in legislation the automatic referral of the work of a parliamentary committee. We have enshrined in that particular Act that any reports which arise out of the establishment of regulations pursuant to the Act automatically be referred to the appropriate committee. I realize it is probably the only precedent, but I think we all know that the rules of procedure in this institution are to a large extent governed by precedent, and having regard to that I would hope it might be reconsidered in that light. I would be prepared to argue it in the House with the Speaker as well, but perhaps we might hear from the Chairman in respect of the acceptability of it in terms of its procedural admissibility.

The Chairman: Are there any other comments? Mr. Minister, do you have a comment you would like to make? I am sorry—Mr. Munro.

Mr. Munro: I would like to speak to this point of order, and I think I am staying within the point of order context. I may be arguing substance, but I derive my support for the amendment from two articles within the bill as it now stands plus Section 26 of the Statutory Instruments Act. But in Clause 10 of the bill as it now stands, the principal shareholder of Air Canada for the Canadian public is the Minister. He represents the general public, if you like, in this sense and therefore should be prepared to hold himself accountable to the general public through whatever means Parliament devises. He is not in his person the shareholder. He is representing a larger constituency which is, to my way of thinking, the Canadian taxpayer. I am not too sure that I am clear as to where it should fit as an amendment. It could conceivably come in under Clause 17.(5) on page 10.

• 2140

Mr. Mazankowski: But that has been changed.

Mr. Munro: That has been changed.

Mr. Mazankowski: Yes. That is where it originally was.

Mr. Munro: All right. Then I withdraw that one. But I think it is worth examining the text of the Statutory Instruments Act at Article 26, because as I understand it, a statutory instrument is a report required by statute to be tabled and it is required under this act to be tabled. Article 26 goes further than just tabling. It requires that the documents, such as reports, should be referred to any committee of the House of Commons, of the Senate or of both Houses that may be established for the purposes of reviewing and scrutinizing statutory instruments. If a report is something that is required under statute, then I argue that this is the appropriate committee to which that report, when it is tabled under whatever number it now is, should not only be tabled in Parliament but be referred automatically under the provisions of Article 26 to this Committee, where the Minister as the representative of the shareholders will come and where the chairman, or—I cannot remember what he is called now—the principal officer of Air Canada, shall also come to give a full account of their conduct

[Traduction]

mon sens, prévoit le renvoi automatique des travaux d'un comité parlementaire. Cette loi prévoit, aux termes des dispositions que nous avons prises, que tout rapport produit conformément à des règlements dans le cadre de la loi doit être automatiquement renvoyé au comité compétent. Je sais bien que c'est probablement le seul précédent qui existe, mais nous savons tous que les règles de procédure de notre institution sont régies dans une large mesure par des précédents et, tenant compte de cela, j'avais espéré que vous accepteriez de revenir sur votre décision. Je suis prêt à en discuter à la Chambre avec l'Orateur, mais peut-être notre président peut-il nous dire dès maintenant ce qu'il pense de la recevabilité de cet amendement.

Le président: Avez-vous d'autres observations? Monsieur le ministre, avez-vous des observations à faire. Excusez-moi... Monsieur Munro.

M. Munro: J'ai quelque chose à dire et j'espère ne pas m'écarter du sujet. J'aborde peut-être une question de fond, mais si je suis en faveur de cet amendement, c'est que je me fondais sur deux articles du bill sous sa forme actuelle, ainsi que sur l'article 26 de la Loi sur les textes réglementaires. Aux termes de l'article 10 du bill sous sa forme actuelle, le principal actionnaire d'Air Canada au nom de la population canadienne est le ministre. Il représente le public en général et, dans ce sens, il doit être prêt à rendre des comptes à l'ensemble de la population par les moyens que le Parlement établira. Il n'est pas l'actionnaire. Il représente une collectivité plus importante, à savoir les contribuables canadiens. Je ne vois pas très bien où l'on peut introduire cet amendement. On pourrait peut-être l'intégrer à l'article 17(5) de la page 10.

M. Mazankowski: Mais cet article a été modifié.

M. Munro: Il a été modifié.

M. Mazankowski: Oui. A l'origine, il se trouvait à cet endroit-là.

M. Munro: D'accord. Je retire donc cet amendement. Mais je crois qu'il serait utile d'étudier l'article 26 de la Loi sur les textes réglementaires, car je crois comprendre qu'un texte réglementaire est un rapport qui doit être présenté en vertu de la loi. L'article 26 exige non seulement la présentation des documents, mais aussi leur renvoi devant tout comité de la Chambre des communes, du Sénat ou des deux Chambres afin d'être révisés. Si la loi exige l'établissement d'un rapport, je prétends que c'est devant ce Comité-ci que le rapport doit être présenté, quel que soit son numéro. Non seulement il doit être déposé au Parlement, mais aussi être automatiquement renvoyé devant ce Comité en vertu des dispositions de l'article 26. A ce stade, le ministre, en tant que représentant des actionnaires, comparaitra et le président, ou je ne me rappelle plus quel est son titre exact, devra également comparaître afin d'expliquer en détail les activités d'Air Canada, au nom de l'actionnaire principal, représenté par le ministre.

[Text]

of the affairs of Air Canada on behalf of the main shareholder, which is represented in the Ministry.

For this reason, I very strongly support the argument put forward by my colleague the member from Vegreville that this amendment belongs here and that we should accept it here and take it to the House as an amendment to this particular act.

The Chairman: Thank you, Mr. Munro.

Mr. Collette: Mr. Chairman, on one small point of order.

The Chairman: Mr. Collette, on a point of order.

Mr. Collette: I am not a procedural expert by any means but just to comment on Mr. Munro's very valid comment, I would just perhaps argue as to whether or not a report required by legislation is a statutory instrument as opposed to the actual regulation requiring a report. In other words, the actual process of ordering a report is perhaps a statutory instrument. I am not so sure whether the final product itself is a statutory instrument. I hope I am making myself clear. And I think the Speaker must rule on it. It is fine for a piece of legislation to require that a Crown corporation submit an annual report to Parliament. That is in itself a statutory instrument, but as to whether or not the report which is the product of this regulation is a statutory instrument and therefore fits into the parameters outlined by Mr. Munro I would argue is for the Speaker to rule and not this Committee.

The Chairman: Thank you, Mr. Collette. Mr. Forrestall. Mr. Minister.

Mr. Lang: Mr. Chairman, I was not so much going to speak on the point of order but perhaps since my argument is really very closely related, I would say that quite apart from the technicality of whether it is properly here or not, the reason why some doubt that is the very reason why I would think it ought not to be approved by the Committee in any case, and that is that it should really be for full consideration by the House as to which matters ought to be referred automatically to committee and which ought to be referred only on motion, because it is a very important issue in relation to the business of the House from day to day, week to week and year to year.

You could make an argument about all reports. I do not think that you can really say that if you refer it automatically, the Committee can ignore it if it likes. I think there would be an obligation on the Committee to deal with it. The House may have other preferences, but I really do not want to argue that whole question now. Enough to say that I think is the kind of question which should really be looked at in connection with our rules and procedures rather than here, even if you do find it technically in order.

• 2145

Mr. Forrestall: Are you prepared to make a ruling now with regard to it, Mr. Chairman?

[Translation]

Pour cette raison, j'appuie fermement l'argument avancé par mon collègue, le député de Vegreville, à savoir que cet amendement est tout à fait approprié, que nous devrions l'accepter et le présenter à la Chambre.

Le président: Merci, monsieur Munro.

M. Collette: Monsieur le président, je voudrais faire un bref rappel au Règlement.

Le président: Monsieur Collette, pour un rappel au Règlement.

M. Collette: Je ne suis pas particulièrement expert en matière de procédure, mais afin de commenter la remarque extrêmement valable de M. Munro, je contesterai peut-être le fait qu'un rapport exigé par la loi constitue un texte réglementaire, par opposition au règlement actuel, qui exige un rapport. En d'autres termes, le processus actuel d'établissement d'un rapport constitue peut-être un texte réglementaire. Je ne sais pas si le produit fini lui-même est également un texte réglementaire. J'espère être suffisamment clair. Et je crois que l'Orateur doit se prononcer à ce sujet. C'est très joli qu'un texte législatif exige qu'une société de la Couronne soumette un rapport annuel au Parlement. Cela, en soi, constitue un texte réglementaire, mais la décision de savoir si le rapport fourni en vertu de ces règlements est ou non un texte réglementaire, par conséquent assujéti aux critères définis par M. Munro, appartient selon moi à l'Orateur et non pas à ce Comité.

Le président: Merci, monsieur Collette. Monsieur Forrestall. Monsieur le ministre.

M. Lang: Monsieur le président, je n'avais pas l'intention de revenir sur ce rappel au Règlement, mais plutôt, puisque mes opinions sont en rapport étroit avec ce que dit M. Collette, j'ajouterai que, mise à part la question de savoir si cet amendement est ou non approprié, la seule présence d'un doute suffit à justifier que le Comité n'approuve pas cet amendement, et que la Chambre entreprenne de décider des questions qui doivent être automatiquement renvoyées devant ce Comité, ou faire simplement l'objet d'une motion. En effet, c'est un des aspects importants des activités de la Chambre, d'un jour à l'autre, d'une semaine à l'autre et d'une année à l'autre.

On peut avancer des arguments au sujet de tous les rapports. Si le renvoi des rapports devant un comité devient automatique, je ne pense pas que ce comité puisse les ignorer. Je crois que le comité serait obligé de les étudier. La Chambre a peut-être d'autres priorités, mais je n'ai pas l'intention de discuter de cela maintenant. Je pense qu'il faut étudier la question au chapitre des règles et procédures du Parlement et non pas devant ce Comité, même si cela est conforme au Règlement.

M. Forrestall: Êtes-vous prêt à vous prononcer à ce sujet, monsieur le président?

[Texte]

The Chairman: I am entertaining comments in regard to the amendments I would like to hear as many comments as possible and then I can give the comments I have prepared with regard to the amendment.

Mr. Forrestall: I think there is something valid, and I do not think any of us have really put our fingers on it yet, with regard to the authority of a Committee of the Whole House in respect of this kind of amendment. Of course, there is a very simple way around it, and while not satisfying, I think, Mr. Mazankowski, it certainly might be a way around it in terms of the capacity of this Committee to deal with a suggestion such as this, and that, of course, is by way of recommendation accompanying the return of this bill to the House, not necessarily as an amendment.

What I am concerned about right now is that while that would be a useful vehicle to convey to the House, if I interpret it correctly, an indication of the members to have some assurance that we will have Air Canada, or the corporation, in front of us on something of a regular basis. While that might go a long way to serve, I am not sure if it is something appropriate to deal with at the report stage in terms of an amendment which would then be dealt with by the House as a whole. It is not a substantive measure; at least the Minister has not indicated that he considered it to be a substantive amendment to the bill. So in that sense the question of a recent amendment is not really present, and it might be that the Committee could suggest to deal with it by way of a recommendation to the House. This Committee can recommend anything it wants to the House, and it might be an indication of the desires of this Committee to have in front of it the Air Canada report on a somewhat regular basis.

I do not know whether or not that is of any help to you, Mr. Chairman, but it is one way out of a dilemma. I think if that were to be the case, then going along this line I gather that the Minister is quite firm in his position. But if he is not opposed to the principle of it, perhaps we could explore that for a minute or two as the way around it, because in one way or another we will re-introduce the amendment at the report stage in the House.

The Chairman: Thank you, Mr. Forrestall.

Mr. Munro: Mr. Chairman, I would like to come back to the comments made by Mr. Collenette concerning the meaning of statutory instrument and whether it was required by regulation or statute. Probably what I really wanted to ask is if the Minister would be prepared to give some notion of his understanding of a statutory instrument. Could it embrace such things as a report required by statute?

The Chairman: Order, please. This is for all the members who do not frequently attend the Transport meetings and who I feel are not basically concerned whether or not the report will be referred to committee. I hope it is not stalling tactics as far as the bill is concerned. I would like to hear from each member at least once with regard to the procedural acceptability of the amendment. This is what is important and it will concern those members who attend regularly, and be important to them. I wish those members who attend on a regular

[Traduction]

Le président: Je suis ici pour enregistrer toute remarque relative à l'amendement. J'aimerais entendre le plus grand nombre de remarques possibles, et je pourrais ensuite vous faire part de mon opinion au sujet de l'amendement.

M. Forrestall: Je pense qu'il y a là un élément valable et je ne pense pas que nous nous soyons interrogés sur le mandat d'un comité de la Chambre à l'égard de ce type d'amendement. Bien sûr, il existe une façon d'éluder le problème, et bien que cela ne soit pas satisfaisant, je crois, monsieur Mazankowski, que ce Comité peut procéder en formulant une recommandation, qui ne soit pas nécessairement un amendement, recommandation qui accompagnera le renvoi de ce projet de loi à la Chambre.

Si j'ai bien compris, cela pourrait être un moyen de signaler en Chambre que les députés souhaitent avoir l'assurance qu'Air Canada comparaitra devant notre Comité de façon permanente. Ce n'est peut-être pas la façon la plus rapide de procéder, mais je ne suis pas sûr qu'il serait approprié d'étudier au stade du rapport un amendement qui doit être étudié par l'ensemble de la Chambre. Ce n'est pas une mesure capitale; ou du moins, le ministre nous a fait savoir qu'il n'y avait pas là objet à un nouvel amendement. En ce sens, la question d'un amendement supplémentaire ne se pose pas vraiment et je propose que le Comité se contente de présenter une recommandation à la Chambre. Ce Comité peut, sous la forme d'une recommandation, indiquer à la Chambre que les membres de ce Comité désirent qu'Air Canada compareisse de façon régulière.

Je ne sais pas si cela peut vous aider, monsieur le président, mais j'estime que c'est une façon d'éluder le problème. Quoi qu'il en soit, la position du ministre est très claire à cet égard. S'il ne s'oppose pas à ce principe, nous pourrions peut-être en parler pendant une minute ou deux, puisque, d'une façon ou d'une autre, nous devons à nouveau présenter cet amendement à la Chambre au stade du rapport.

Le président: Merci, monsieur Forrestall.

M. Munro: Monsieur le président, je voudrais revenir aux commentaires de M. Collenette au sujet de la signification d'un texte réglementaire, et de la question de savoir si c'est un règlement ou une loi qui l'exige. Je voudrais savoir si le ministre est prêt à préciser ce qu'il entend par texte réglementaire. Un rapport exigé par une loi peut-il être assimilé à un texte réglementaire?

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Je voudrais dire à l'intention des députés qui ne participent qu'irrégulièrement aux séances du Comité des transports, et que la question de savoir si ce rapport doit ou non être renvoyé devant le Comité n'intéresse pas vraiment, que ce n'est absolument pas une tactique pour perdre du temps en ce qui concerne l'étude de ce projet de loi. Je voudrais que chaque député se prononce sur la recevabilité de ce projet de loi sur le plan de la procédure. C'est ce qui est important, et les députés qui siègent réguliè-

[Text]

basis would make the comments that are necessary. I will hear from Mr. Condon, please.

• 2150

Mr. Condon: As a dedicated member, Mr. Chairman, who has attended very many meetings not only on this particular bill but on many others, I would hope I would have some comment to make and not be construed as stalling.

I would like to say that I could certainly support Mr. Mazankowski's theory on this. At the present time in Canada there is a great concern of openness as presented by not only the member from Peace River but also the Minister from Toronto St. Paul's. I have a problem, though, in this particular area and in this Committee because of the structure of the Parliament of Canada. I think one of the problems we are finding out very readily with this changing type of politics and demand for more knowledge by people is the importance of the committee system, which as far as I am concerned has been completely ignored for the last 110 years.

Because of the dialogue between the member from Peace River and the Minister from Toronto St. Paul's, I think this has opened things up a little and I think Mr. Mazankowski's view of committees, and having especially Crown corporations sitting in front of the particular committees they would be put into, would be very beneficial. But there is one point here. Because of the parliamentary system that we have, I really do not think it fits into this Committee at the present time.

However, I would say this, that if Mr. Mazankowski, and I am sure many of the members on this side as well as the other opposition members, would bring this up before the Speaker, he would certainly have our support.

The Chairman: Mr. Watson.

Mr. Watson: Mr. Chairman, I am on record on a number of occasions as favouring not only reference of the annual reports of Crown corporations to committees, but I am on record as favouring automatic reference of the annual reports of every department to the respective committees of the House. Only, in my view, in that way is the committee system around here going to become what it should be and what the public of Canada expects it to be.

Having said that, it is very clear, Mr. Chairman, that this is not an issue that can be decided in any way, shape or form in this Committee. It has to be done by an order of the House of Commons, and we are just wasting time here right now.

I was on the point of leaving here but if the motion is put I will certainly support Mr. Mazankowski because I am on record on several occasions as being in favour of this. But I do not see how it can come to a vote here because it is out of order.

The Chairman: Mr. Stewart.

Mr. Stewart: Mr. Chairman, very briefly on the same point of order, I agree with Mr. Watson. I would support this motion if you find that it is in order. I do not think it is in order, but if it is found to be in order I certainly would tend to support it.

[Translation]

ment à ce Comité sont particulièrement concernés. J'espère que les députés qui assistent régulièrement à nos séances nous feront part des commentaires qu'ils estiment nécessaires. Je donne donc la parole à M. Condon, s'il vous plaît.

M. Condon: Monsieur le président, en tant que membre dévoué qui a assisté à plusieurs réunions, non pas seulement à l'égard de ce bill, mais à l'égard d'autres questions, je voudrais faire quelques observations, sans pour cela retarder le débat.

Je voudrais dire que je suis en principe d'accord avec M. Mazankowski sur cette question. L'accès à l'information est un sujet qui préoccupe beaucoup de gens au Canada actuellement et qui est défendu non pas seulement par le député de Peace River, mais également par le ministre de Toronto-St. Paul's. Je vois cependant une difficulté inhérente à la structure du Parlement canadien. Un des problèmes dont on s'aperçoit facilement avec ce changement de politique et cette demande d'information de la part du public est l'importance que doit avoir le système des comités, qui ont été ignorés totalement au cours des 110 dernières années.

Le dialogue engagé entre le député de Peace River et le ministre de Toronto-St. Paul's a permis de faire des progrès, et l'idée de M. Mazankowski voulant que les sociétés de la Couronne soient examinées par les comités est excellente. La difficulté est que le système parlementaire, tel qu'il existe à présent, ne permet pas d'utiliser les comités de cette façon.

Je puis dire de toute façon, et je suis sûr que c'est l'avis de nombreux députés de ce côté-ci de la table comme du côté de l'opposition, que si M. Mazankowski soumet son idée à M. l'Orateur, il aura tout notre appui.

Le président: Monsieur Watson.

M. Watson: Monsieur le président, j'ai dit publiquement à plusieurs reprises que j'étais non pas seulement en faveur du renvoi en comité des rapports annuels des sociétés de la Couronne, mais également du renvoi d'office aux comités appropriés des rapports annuels de tous les ministères du gouvernement. A mon avis, c'est la seule façon pour le système des comités de fonctionner efficacement et de la façon dont s'attend de lui le public canadien.

Cela dit, monsieur le président, il est clair que ce n'est pas une question qui peut être tranchée en comité. Il faut pour cela que nous ayons un ordre de la Chambre des communes. Pour l'instant, nous perdons notre temps.

J'étais sur le point de m'en aller, mais si la motion de M. Mazankowski est jugée recevable, je devrai l'appuyer. J'ai dit en effet plusieurs fois que j'étais en faveur d'une telle mesure. Mais je ne vois pas pourquoi la motion serait mise aux voix; elle est sûrement irrecevable.

Le président: Monsieur Stewart.

M. Stewart: Au sujet du même rappel au Règlement, monsieur le président, je voudrais dire brièvement que je suis d'accord avec M. Watson. Je me dois d'appuyer la motion si

[Texte]

I am a little surprised that the Minister would suggest that we should do otherwise even if it is put. Indeed, I am a little concerned that members would even seek the opinion of the Minister on statutory instruments or anything else because he is here as a witness on the bill and not on the point of order.

I would suggest that the Chairman of the Committee make his ruling accordingly.

The Chairman: Mr. Stevens.

Mr. Stevens: Mr. Chairman, my question is basically for the Minister to try to expedite this discussion. I noted the Minister refrained from stating whether this type of amendment would be acceptable to him. Forgetting the procedural problem, if the amendment was advanced in the House, would the Minister be willing to see it adopted by the House?

Mr. Collenette: On a point of order, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Collenette on a point of order.

Mr. Collenette: I think it is unfair to ask the Minister for his interpretation of a statute. As Mr. Stewart said, he is here as a witness on this bill and we have to decide whether or not the motion is in order. I do not think we should drag the Minister into our procedural disputes.

Some hon. Members: Hear, hear!

Mr. Collenette: If we decide it is in order, then it is in order to ask the Minister for his comments. I would suggest, Mr. Chairman, that you defer to most of the evidence here and rule on it.

The Chairman: The Chair will decide. Mr. Stevens, complete your comments, please.

Mr. Stevens: Mr. Chairman, I find that reaction rather strange, but I do not know why we should diddle around with a lot of this cross-purpose. If the Minister indicates that the type of amendment we are talking about, whether it is put in this Committee or in the House, is acceptable to him, I think we have cut through an awful lot of this balderdash that is going on and presumably we are going to get the amendment. All I am saying is, could we get on the record what the Minister thinks about it?

• 2155

Mr. Watson: On a point of order, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Watson, on a point of order.

Mr. Watson: The Minister cannot offer his opinion on this. He would have to go back to the Cabinet and get the support of Cabinet to make a comment like this.

The Chairman: Order, please. I think the Minister is fully qualified to be able to answer any questions that are put to him relative to the amendments.

Are there any other comments?

[Traduction]

elle est jugée recevable. Je ne crois pas qu'elle le soit, mais je l'appuie.

Il serait surprenant que le ministre s'objecte à ce que nous l'endossions si elle était présentée. Par ailleurs, je ne vois pas pourquoi les députés lui demandent son opinion sur la question des textes réglementaires, ou toute autre question s'y rattachant, alors qu'il est ici comme témoin pour l'étude du bill et qu'il n'a rien à voir avec le rappel au Règlement.

Je demande donc au président du Comité d'en tenir compte dans sa décision.

Le président: Monsieur Stevens.

M. Stevens: Monsieur le président, je demande simplement que le ministre nous aide à régler cette question. J'ai remarqué qu'il a évité de dire s'il était d'accord avec l'amendement. En dehors de toute question de procédure, si l'amendement est présenté à la Chambre, le ministre est-il prêt à l'appuyer?

M. Collenette: J'invoque le Règlement, monsieur le président.

Le président: Monsieur Collenette.

M. Collenette: Je pense qu'il est injuste de demander au ministre son interprétation d'une loi. Comme M. Stewart l'a fait remarquer, il est ici comme témoin pour l'étude du bill et c'est à nous de décider si la motion est recevable ou non. Je ce crois pas qu'il faille ici entraîner le ministre dans un débat de procédure.

Des voix: Bravo!

M. Collenette: Si la motion est jugée recevable, le ministre peut donner son opinion. Je vous engage, monsieur le président, à vous en tenir aux témoignages déjà entendus et à rendre votre décision.

Le président: La présidence rendra sa décision en temps opportun. Poursuivez monsieur Stevens.

M. Stevens: Je trouve cette réaction des plus étranges. Je ne vois pas pourquoi il faut continuer cet échange. Si le ministre indique qu'il est prêt à accepter l'amendement, qu'il soit présenté au Comité ou à la Chambre, nous aurons évité la continuation de cette discussion et nous aurons réussi à faire avancer la question. Je demande simplement que le ministre se prononce.

M. Watson: J'invoque le Règlement, monsieur le président.

Le président: Monsieur Watson.

M. Watson: Le ministre n'est pas en mesure de se prononcer là-dessus. Il doit auparavant retourner au Cabinet et obtenir l'appui du Cabinet.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Je pense que le ministre est parfaitement capable de répondre à toutes les questions qui lui sont posées concernant les amendements.

Y a-t-il d'autres observations?

[Text]

Mr. Harquail.

Mr. Harquail: I had indicated about five minutes ago that I would like to make a comment on the point of order. With great respect to all the members, Mr. Chairman, I would think the Chair should rule on whether this debate is in order. Here we are discussing statutory instruments when we are on Bill C-17. I would like to see the Chair make a ruling as to whether that is in fact in order, and then let us get back to Bill C-17.

The Chairman: Order, please, order.

Mr. Mazankowski, on a point of order.

Mr. Mazankowski: I must respond to that last comment which suggests that we are debating statutory instruments. It is simply nonsense. I have used that simply for the purposes of explaining the thrust of my amendment and to demonstrate the fact that there is a precedent. Now we are not discussing statutory instruments. I never intended it to be that.

Mr. Harquail: Well you see what you have done, that is where you . . .

The Chairman: Order, please, Mr. Harquail. Mr. Mazankowski, please address the Chair.

Mr. Mazankowski: I think the rules of parliamentary procedure are based to a large extent upon precedent and I have tried to help the Committee understand the fact that this is not the first time that this kind of a proposition was advanced. As a matter of fact, it is in effect now under the Statutory Instruments Act. I do not think we are wasting time here, Mr. Chairman. We are talking about something that is very fundamental: the supremacy of Parliament, the accountability of a Crown corporation to Parliament and to a parliamentary Committee. If that is balderdash, well then we may as well all pack up and go home. It is very fundamental.

There is a mood of cynicism that prevails across this country, that taxpayers feel their dollars are not being wisely spent and not being properly accounted for. There is a concern about the desire for more openness in government, more information. We heard from the chief executive officer earlier last week to the effect that he was going to be as open as he possibly could be. That was a commitment. We have heard from the Minister that he too would like to see the annual report referred to on a regular and, hopefully, on an annual basis.

We are all talking about the same thing. Surely it is a time to show some leadership. I mean, the Minister has certainly been a progressive parliamentarian and a progressive Minister. I would think he would seize upon the opportunity to demonstrate some leadership in a spirit of openness, in a spirit of restoring the general thrust of accountability to the Parliament and the people of Canada.

I quite frankly find it strange that most members over there are prepared to accept the thrust but really in the same breath they talk against the proposal. I really do not know why. I was

[Translation]

Monsieur Harquail.

M. Harquail: Il y a déjà quelque temps que j'attends pour donner mon avis au sujet de ce rappel au Règlement. En toute déférence pour les honorables députés et pour vous, monsieur le président, j'estime que vous devez d'abord indiquer si cette discussion est pertinente. Voilà que nous parlons des textes réglementaires, alors que nous devrions continuer d'étudier le Bill C-17. J'invite la présidence à indiquer si la motion est recevable, après quoi nous pourrions revenir au Bill C-17.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît.

M. Mazankowski invoque le Règlement.

M. Mazankowski: Je voudrais indiquer que la dernière objection selon laquelle nous discutons maintenant des textes réglementaires ne tient pas. J'ai parlé des textes réglementaires pour expliquer mon amendement et pour montrer qu'il y avait un précédent. Le débat, cependant, ne porte pas sur les textes réglementaires. Je n'ai jamais voulu aborder la question des textes réglementaires comme telle.

M. Harquail: Voyez ce que vous avez accompli maintenant . . .

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît, monsieur Harquail. Monsieur Mazankowski, je vous prie de vous adresser à la présidence.

M. Mazankowski: Je pense que la procédure parlementaire se fonde dans une large mesure sur les précédents déjà établis et j'essayais d'expliquer au Comité que ce n'est pas la première fois que ce genre de proposition est présentée. Le fait est que la Loi sur les textes réglementaires contient de telles dispositions actuellement. Je ne crois pas que nous perdions notre temps ici, monsieur le président. Nous perdions notre temps ici, monsieur le président. Nous parlons d'un point fondamental: la suprématie du Parlement, la responsabilité d'une société de la Couronne devant le Parlement et devant un comité parlementaire. Si tout cela n'a aucune valeur, nous n'avons plus qu'à retourner chez nous.

Les gens au pays commencent à manifester beaucoup de cynisme; les contribuables estiment que leurs deniers ne sont pas dépensés judicieusement et que les dépenses ne sont pas justifiées comme elles le devraient. On demande plus de franchise de la part du gouvernement, on demande plus d'information. Le président de la société a déclaré la semaine dernière qu'il était prêt à faire preuve de toute la franchise possible. Il s'est engagé à le faire. Le ministre a indiqué qu'il aimerait que le rapport annuel de la société soit étudié régulièrement, sinon annuellement.

Nous voulons tous la même chose. Nous devons faire preuve de leadership. Le ministre a toujours eu des idées avancées comme parlementaire et comme ministre. J'ai tout lieu de croire qu'il est prêt à saisir cette occasion de faire preuve de leadership pour amener cette franchise qui est nécessaire, pour faire en sorte que les gens aient de nouveau confiance au Parlement.

Je trouve assez étrange que la plupart des députés d'en face soient en principe d'accord avec l'amendement, tout en essayant de faire en sorte qu'il ne soit pas présenté. Je ne

[Texte]

not referring to Mr. Collenette. I respect and I appreciate the kind of support that the members opposite have shown, because I do not advance this in any partisan sense, I advance it in a sense which I hope would serve to foster a greater degree of understanding and improving the general spirit of the thrust of the parliamentary institution vis-à-vis the people of Canada.

Mr. Chairman, I am not sure what your ruling is going to be, but I would hope that we do not discard this amendment simply on the basis that it is another amendment proposed by the opposition that does not generate any real consideration.

The Chairman: Order, please. I have entertained . . .

Mr. Mazankowski: The member said it was just political and I must say that I take offence to that.

The Chairman: Order, please.

Mr. Mazankowski: That is a bunch of nonsense!

The Chairman: Order, please.

Mr. Mazankowski: He should know better than that.

The Chairman: Order.

Mr. Mazankowski: If you want to hold up the work of this Committee, you go ahead . . .

The Chairman: Order, please, Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: . . . and you will find out that you will be sitting here next week too.

The Chairman: I have entertained the comments of most of the members that sit regularly on our Committee as well as the subcommittee. I know for many years this has been a major beef of Committee members: that we have been unable to obtain reports from Crown corporations reporting to this Standing Committee. However, the motion as proposed by Mr. Mazankowski, which I will read, proposes to move that the bill be amended in Clause 17 at page 10 by adding thereto, immediately after line 27, the following new subclause:

(5.1) Every report tabled under this section stands permanently referred to any Committee of the House of Commons established for the purpose of reviewing matters relating to transportation.

• 2200

This amendment would seek to incorporate into a statute an automatic referral of the specified reports to a committee of the House. This goes to the heart of the relationship between committees and the House of Commons. In Beauchesne's fourth edition citation 71 it says that the House is not responsible to any external authority for following the rules it lays down for itself. It is master of its own rules.

Further on, in Standing Order 65.(8), the rule states that the committee can only study those things that have been referred to it by the House. Only the House, unless otherwise stated in Standing Orders, has the authority to refer matters to

[Traduction]

comprends pas. Je ne parle pas ici de M. Collenette. J'apprécie l'appui que les députés d'en face me manifestent, parce que je ne présente pas mon amendement dans un esprit partisan. J'estime simplement qu'il peut amener une meilleure compréhension, une meilleure opinion de la responsabilité qu'exerce le Parlement vis-à-vis du peuple canadien.

Monsieur le président, je ne sais pas quelle sera votre décision, mais j'espère que vous n'allez pas rejeter l'amendement parce qu'il émane de l'opposition et qu'à ce titre, il ne mérite pas que le Comité s'y arrête.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. J'ai étudié la question . . .

M. Mazankowski: Le député a dit que c'était de la politique et je ne puis l'accepter.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît.

M. Mazankowski: C'est un non-sens!

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît.

M. Mazankowski: On serait en droit de s'attendre à quelque chose de mieux de sa part.

Le président: A l'ordre.

M. Mazankowski: Si vous voulez retarder le travail du Comité, allez-y . . .

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît, monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: . . . vous verrez que nous serons encore là la semaine prochaine.

Le président: J'ai reçu l'avis de la plupart des députés qui siègent régulièrement au Comité comme au sous-comité. Je sais que, depuis des années, les membres du Comité se plaignent du fait qu'ils ne peuvent obtenir en comité les rapports annuels des sociétés de la Couronne. Aussi, M. Mazankowski propose qu'on modifie l'article 17 du bill, page 10, en y insérant, immédiatement après la ligne 23, le nouveau paragraphe suivant:

(5.1) Tout rapport déposé en vertu du présent article est automatiquement déféré à un comité de la Chambre des communes chargé d'examiner les questions relatives aux transports.

L'amendement a pour but d'inclure dans la loi le renvoi d'office de certains rapports à un comité de la Chambre des communes. Il rejoint ainsi la question des rapports entre les comités et la Chambre des communes. Le paragraphe 71 de *Beauchesne*, quatrième édition, indique que la Chambre n'est responsable devant aucune autre autorité pour ce qui est du respect de ses propres règlements. C'est elle qui fait ses propres règlements.

Par ailleurs, le paragraphe 65.(8) du Règlement prévoit que les comités ne peuvent étudier que les questions qui leur ont été renvoyées par la Chambre. C'est seulement la Chambre, à moins de stipulations contraires dans le Règlement, qui a le

[Text]

committees, which are essentially creatures of the House. A committee cannot normally circumvent this traditional prerogative of the House of Commons by seeking to include an automatic referral to a committee. However, as it was stated here this evening, there were two particular instances, precedents you might say, in the Committee on Regulations and Other Statutory Instruments and the Committee on Indian Affairs and Northern Development. After hearing from all the members, and with these serious reservations, however, I will allow the amendment to stand.

Some hon. Members: Hear, hear!

Amendment agreed to.

The Chairman: Shall Clause 17 as amended carry?

Mr. Stevens.

Mr. Stevens: Mr. Chairman, I note in the Air Canada Act that is now in existence . . .

The Chairman: Mr. Harquail on a point of order.

Mr. Harquail: I just want to put on the record that it is my view that it requires an amendment to the order from the House, and not an amendment of what we are discussing here tonight. I think that should be clearly put on the record.

The Chairman: I am sorry, that is out of order. The Chair has decided on that amendment, and I am sorry it is not debatable.

Mr. Stevens.

Mr. Stevens: Thank you, Mr. Chairman. I was saying that under the existing Air Canada Act I noticed that the question of audit is dealt with in Section 12, and it simply said:

the accounts and financial transactions of the corporation shall be audited by the Auditor appointed by Parliament to audit the accounts of Canadian National Railways.

was wondering whether the Minister could indicate why the appointment under this Clause 17 is to be made by the Governor in Council, as opposed to the wording that now applies?

Mr. Lang: That wording was, I believe, changed in the 1973 or 1974 amendment. So in the case of the CN they are now appointed by the Governor in Council.

• 2205

Sorry. Your point was that the CN Act is different from the Air Canada Act, Mr. Stevens?

Mr. Stevens: No, the present wording simply says that the auditor appointed by Parliament to handle the CNR is automatically the auditor for Air Canada. My first question is: why have we shifted to the Order in Council approach?

Mr. Lang: Because we are getting out from under CN; we are no longer a corporation where Air Canada . . .

Mr. Stevens: Yes, I follow that, but that does not mean you still could not have the Parliament of Canada appoint the auditor just as in the present wording.

[Translation]

pouvoir de renvoyer des questions aux comités qui, essentiellement, relèvent d'elle. Un comité ne doit pas essayer normalement d'aller à l'encontre de cette prérogative traditionnelle de la Chambre des communes en incluant dans une mesure un renvoi d'office. Cependant, comme il a déjà été indiqué, il y a eu deux précédents, un au Comité des règlements et autres textes réglementaires, et un au Comité des affaires indiennes et du Nord canadien. Après avoir entendu tous les députés, c'est avec de sérieuses réserves que je déclare l'amendement recevable.

Des voix: Bravo!

L'amendement est adopté.

Le président: L'article 17, ainsi modifié, est-il adopté?

Monsieur Stevens.

M. Stevens: Monsieur le président, je remarque dans la Loi sur Air Canada, telle qu'elle existe actuellement . . .

Le président: M. Harquail invoque le Règlement.

M. Harquail: Je veux indiquer qu'à mon avis un ordre de la Chambre est nécessaire et qu'il ne suffit pas de présenter un amendement à la mesure qui est à l'étude ce soir. Je tiens à ce que cela soit consigné au compte rendu.

Le président: Je regrette, mais je n'admets pas votre intervention. La présidence a fait part de sa décision, mais celle-ci ne peut être débattue.

Monsieur Stevens.

M. Stevens: Merci, monsieur le président. Je disais donc que dans la Loi sur Air Canada, telle qu'elle existe actuellement, l'article qui porte sur la vérification est l'article 12. Il prévoit ce qui suit:

Les comptes et opérations financiers de la Corporation doivent être apurés par le vérificateur nommé par le Parlement pour examiner les comptes des Chemins de fer nationaux du Canada.

Je me demande si le ministre peut indiquer pourquoi il est prévu à cet article 17 que c'est le gouverneur en conseil qui nomme le vérificateur, contrairement à ce qui est prévu maintenant?

M. Lang: Je pense qu'il y a eu une modification en 1973 ou 1974. Pour le CN, le vérificateur est maintenant nommé par le gouverneur en conseil.

Vous dites bien que la Loi sur le CN est différente de la Loi sur Air Canada, monsieur Stevens?

M. Stevens: Selon la loi actuelle, le vérificateur qui est nommé par le Parlement s'occupe du CN et, par extension, d'Air Canada. Je voudrais savoir pourquoi on a décidé de procéder par décret du conseil dorénavant.

M. Lang: Parce qu'Air Canada ne doit plus dépendre du CN . . .

M. Stevens: Je comprends, mais le Parlement du Canada pourrait continuer de nommer le vérificateur, comme il l'a toujours fait en vertu des dispositions actuelles.

[Texte]

Mr. Lang: The CN experience was certainly one that would lead us to want to have a mechanism for regular appointment of auditors. I do not know whether you recall, it was 1971-72, there were periods when we actually had non-appointment of auditors because Parliament had not managed to pass the necessary legislation which had other things in it usually but the appointment of auditors as well. So it does seem better to do this in more orderly fashion by Governor in Council.

Mr. Stevens: All right. My second question through you, Mr. Chairman, to the Minister is that I find the wording as to what the Auditor's Report should include is rather limiting in the sense that if you read the present Auditor's Report that Coopers and Lybrand have put on the Air Canada statement, it is a wider report than you are now contemplating will be required under proposed Section 17.(4). I was wondering why you chose to make it essentially a narrower report than the report you are now getting?

Mr. Lang: I am not sure, Mr. Chairman, whether Mr. Stevens has in front of him the amendments which were adopted earlier which are more extensive than the wording in the original text of the bill . . .

Mr. Stevens: Oh, I am sorry! Yes.

Mr. Lang: . . . at second reading. There is a more extensive approach there which takes into account the broader commercial practice of the day.

Mr. Stevens: Well, specifically, are the amendments now allowing then for an income and retained earnings statement?

Mr. Lang: Yes, and income statement, a statement of retained earnings and a statement of changes in the financial position.

Mr. Stevens: I am sorry I missed that.

The Chairman: This was fully discussed earlier this evening, Mr. Stevens.

Mr. Stevens: Yes. Now, then, was the question of the auditor's fees discussed?

Mr. Lang: Not as such; no.

Mr. Stevens: What are they being paid at the present time? I could put my next question if they are checking that.

Mr. Condon: Mr. Chairman, on point of order.

The Chairman: Mr. Condon, on a point of order.

Mr. Condon: Mr. Chairman, for the last two weeks, I guess, we have come in here and the members of the Committee have been very faithful. Periodically, at the end of every meeting, Mr. Stevens comes in, makes a few points and then rushes out. Much of the questions that have been asked by Mr. Stevens over the last two weeks have been already answered in the Committee during the time we have been sitting here. I take great offence to rehashing the same things again when we have already gone through them sometimes two and three times.

So I am just bringing that to your attention, Mr. Chairman.

[Traduction]

M. Lang: L'expérience avec le CN démontre qu'il faut un mécanisme qui permette de nommer régulièrement les vérificateurs. Je ne sais pas si vous vous en souvenez, mais, en 1971-1972, il n'y a pas eu de vérificateurs nommés pour certaines périodes parce que le Parlement n'avait pu adopter les lois nécessaires. Ces lois portaient sur un certain nombre de questions, dont la nomination des vérificateurs. Il semble préférable de procéder par l'entremise du gouverneur en conseil pour normaliser la situation.

M. Stevens: Très bien. J'ai une deuxième question, monsieur le président, monsieur le ministre. Je trouve que le libellé qui décrit la portée du rapport du vérificateur est assez restrictif. Le rapport des vérificateurs Coopers and Lybrand sur Air Canada dépasse ce qui est prévu à l'article proposé 17.(4). Je me demande pourquoi le nouveau rapport doit être plus restreint que celui qui existe actuellement.

M. Lang: Monsieur le président, je ne sais pas si M. Stevens a les amendements qui ont été adoptés plus tôt et qui élargissent la portée du rapport au-delà de ce qui était prévu au départ dans le bill . . .

M. Stevens: Je m'excuse. Je les ai.

M. Lang: . . . en deuxième lecture. On a étendu la portée du rapport de façon à tenir compte des pratiques commerciales actuelles.

M. Stevens: Avec les amendements, est-il possible d'avoir maintenant un état des revenus et des bénéfices non répartis?

M. Lang: Un état des revenus, des bénéfices non répartis et des changements dans la situation financière.

M. Stevens: Je m'excuse, je ne l'avais pas vu.

Le président: Il en a été question plus tôt, monsieur Stevens.

M. Stevens: A-t-il été question également des honoraires des vérificateurs?

M. Lang: Pas des honoraires comme tels.

M. Stevens: Que reçoivent les vérificateurs actuellement?

Je puis poser ma question suivante pendant qu'on cherche ce renseignement.

M. Condon: J'invoque le Règlement, monsieur le président.

Le président: Monsieur Condon.

M. Condon: Monsieur le président, depuis deux semaines, nous suivons de près l'activité du Comité. Assez souvent, à la fin de chaque réunion, M. Stevens se présente, pose quelques questions et s'en va. Beaucoup de questions que pose M. Stevens depuis deux semaines ont déjà été expliquées devant le Comité. Je ne suis pas prêt à accepter qu'on revienne continuellement sur des sujets qui ont déjà été discutés deux ou trois fois auparavant.

C'est un point que je tiens à porter à votre attention, monsieur le président.

[Text]

The Chairman: Thank you, Mr. Condon. Much of what you have said probably does not relate particularly to Mr. Stevens but to other members as well. For the benefit and indulgence of the other members who have sat here in the past two or three weeks, hour after hour, to hear a repetition of information and questions that have already been answered and most often in several instances, is tiring to the members who have been here. However, this question in particular that Mr. Stevens has asked, to my recollection has not been asked and if it can be answered, maybe we can proceed to the carrying of this clause.

Mr. Condon: Mr. Chairman, on a point of order.

The Chairman: Mr. Condon, on a point of order.

• 2210

Mr. Condon: I do not believe it is really for this Committee at this stage to be asking an operative question, which is what Mr. Stevens has asked. He is asking an operative question that should have been put to Mr. Taylor last week. In other words, how much have you been paying your auditor for the last . . .

Mr. Stevens: No, they are not his auditors.

Mr. Collenette: We are not talking about the audit for Air Canada?

Mr. Stevens: This is not Mr. Taylor. They are auditing Mr. Taylor's books. They are auditing on behalf of the shareholders.

Mr. Collenette: All right, there is some distinction.

Mr. Lang: Well, obviously, Mr. Stevens . . .

The Chairman: Mr. Lang.

Mr. Lang: . . . that is the kind of information we can obtain, will obtain. I do not see that it has a great deal of relevance to this stage of bill, I must say, but for your information I will try to obtain it. I would presume that the appropriate auditing fees are what is involved; the job being the size it is will get the kind of fee that it deserves, relative to those fees in the general corporate world. But I would be glad to try to get the more accurate information for you at a later date.

The Chairman: Is that agreeable, Mr. Stevens, that the information will be submitted to you by the Minister, or by Air Canada?

Mr. Stevens: Yes. Well, the reason, if I could explain, Mr. Chairman, why I think it is important that the Committee know this, is that the size of the fee is usually a pretty good reflection as to the degree of audit that is being done by the firm. Sometimes I have found it very surprising how relatively small these fees are, and sometimes it is rather surprising the other way, how big they are. I think it is very pertinent that we find out what kind of a deal, in effect, the Governor in Council is making with whatever audit firm they are appointing, because the degree or the depth of the audit will be reflected very much in the fee they say they need to complete whatever the Order in Council appointment is requiring.

The Chairman: Thank you, Mr. Stevens.

[Translation]

Le président: Merci, monsieur Condon. Ce que vous dites, pour la plus grande partie, ne s'applique pas seulement à M. Stevens, mais à d'autres députés également. En toute justice pour les membres du Comité qui siègent depuis deux ou trois semaines, heure après heure, il faut dire qu'il peut devenir ennuyeux pour eux de toujours entendre les mêmes questions et les mêmes réponses. Cependant, la question que pose maintenant M. Stevens n'a pas déjà été abordée, que je sache. Si quelqu'un peut y répondre, nous pourrions continuer notre discussion en vue d'adopter l'article.

M. Condon: J'invoque le Règlement, monsieur le président.

Le président: Monsieur Condon.

M. Condon: Je ne pense pas qu'il soit opportun de poser des questions en ce qui concerne l'exploitation de notre société, comme l'a fait M. Stevens. Il aurait dû la poser à M. Taylor, la semaine dernière. En d'autres termes, combien avez-vous payé votre vérificateur pour . . .

M. Stevens: Non, ce ne sont pas ses vérificateurs.

M. Collenette: Ne parlons-nous pas de la vérification d'Air Canada?

M. Stevens: Ils vérifient les livres de M. Taylor au nom de tous les actionnaires.

M. Collenette: Il y a donc une distinction à faire.

M. Lang: Il est évident, monsieur Stevens . . .

Le président: Monsieur Lang.

M. Lang: . . . que nous pourrions vous fournir ces renseignements, même si je ne pense pas qu'ils soient très pertinents à l'objet de notre étude actuelle, mais je vous les fournirai quand même volontiers. Je suppose que vous voulez parler des honoraires qui sont versés à ces vérificateurs, et je pense qu'ils sont proportionnels à l'importance de la société en question. Je serais donc heureux de vous fournir des renseignements plus précis à une date ultérieure.

Le président: Êtes-vous d'accord, monsieur Stevens, pour que ces renseignements vous soient transmis par le ministre ou par Air Canada?

M. Stevens: Oui. A mon avis, monsieur le président, ces renseignements sont extrêmement importants car ils donnent généralement une idée assez précise de l'importance de la vérification effectuée. Parfois, ces honoraires sont étonnamment peu élevés; d'autres fois, c'est le contraire. Il est donc tout à fait pertinent que nous connaissions l'accord conclu entre le gouverneur en conseil et cette société de vérificateurs, étant donné que les honoraires sont généralement proportionnels à l'importance de la vérification effectuée.

Le président: Merci, monsieur Stevens.

[*Texte*]

Mr. Stevens: Mr. Chairman, if I could just make a comment on Mr. Condon's comment. If he can show two instances where I have repeated a question at any time in this Committee, I will come in and apologize to Mr. Condon. To the best of my knowledge he cannot do it, and I think his comment was most unfair.

Clause 17 as amended agreed to.

Clause 18 agreed to.

On Clause 19—*Exemption from Financial Administration Act*

The Chairman: Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, we will not get into a discussion. I made some reference to Clause 19 on a number of occasions over the last few days, and part of my concern stems from what seemed to me to be a very, very expensive step on the part of the government with respect to Clause 19 which very briefly says:

19. The Governor in Council may, by order, exempt the Corporation from any or all of the provisions of Part VIII of the *Financial Administration Act*.

It would seem to me that the Governor in Council, and the corporation itself would be somewhat concerned about the provisions of one particular section of the Financial Administration Act, namely Section 71.(4), which extends to the Governor in Council the authority for payment over of surplus money. It provides that:

... where the appropriate Minister and the Minister of Finance, with the approval of the Governor in Council so direct, a corporation shall pay to the Receiver General so much of the money administered by it as the appropriate Minister and the Minister of Finance consider to be in excess of the amount required for the purposes of the corporation, and any money so paid may be applied toward the discharge of any obligation of the corporation to Her Majesty, or may be applied as revenues of Canada.

It seems to me, and I think it is fairly obvious, that the corporation, in attempting to borrow on the open market, might get some objections from lenders with respect to that one. Unless the Minister has some particular reason why he wants the authority to exempt the corporation from the Financial Administration Act in its entirety, I think an amendment to the effect that Section 71.(4) of the Financial Administration Act does not apply to the corporation would in fact affect what I think from previous comment from witnesses, Mr. Chairman, is the intent of the drafter, and perhaps, Mr. Chairman, we might have a comment from the Minister and his staff with respect to this. And, if that is the case, there is an amendment prepared, and I would be very pleased to move it, because it seems to me this is sort of throwing out the baby with the bath water. But I do not think we have to go quite that far.

[*Traduction*]

M. Stevens: Monsieur le président, j'aimerais ajouter quelque chose à ce que vient de dire M. Condon. S'il peut me citer deux cas où j'ai répété la même question à ce comité, je suis prêt à m'excuser auprès de lui. Cependant, je suis sûr de moi, et son commentaire était tout à fait déplacé.

L'article 17 modifié est adopté.

L'article 18 est adopté.

Sur l'article 19—*Non-application de la Loi sur l'administration financière.*

Le président: Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Monsieur le président, ce n'est pas la peine d'entamer une discussion à ce sujet-là. J'ai déjà parlé de l'article 19 à plusieurs reprises au cours des derniers jours, mais j'ai l'impression et cela m'inquiète, que le gouvernement va un peu trop loin en ce qui concerne le libellé de cet article qui stipule:

19. Le gouverneur en conseil peut, par décret, exempter la société de l'application de tout ou partie de la Partie VIII de la *Loi sur l'administration financière.*

Il me semble que le gouverneur en conseil, ainsi que la société elle-même, doivent certainement se préoccuper des dispositions de l'article 71.(4) de la Loi sur l'administration financière, article qui permet au gouverneur en conseil d'effectuer des versements de l'excédent. Cet article stipule que:

... lorsque l'ordonnent le ministre compétent et le ministre des Finances, avec l'approbation du gouverneur en conseil, une corporation doit verser au receveur général la partie des fonds, administrée par elle, que le ministre compétent et le ministre des Finances considèrent comme dépassant le montant requis aux fins de la corporation, et une somme d'argent ainsi versée peut être affectée à l'acquittement de toute obligation de la corporation envers Sa Majesté ou peut être appliquée comme revenu du Canada.

Je crains donc que la société, lorsqu'elle essayera d'emprunter sur les marchés, se heurte à certaines objections de la part des prêteurs, en raison de cet article. A moins que le ministre n'ait des raisons particulières pour réclamer le pouvoir d'exempter entièrement la société de la Loi sur l'administration financière, je pense qu'un amendement stipulant que l'article 71.(4) de la Loi sur l'administration financière ne s'applique pas à la société, modifierait l'intention du législateur, et j'aimerais, monsieur le président, savoir ce qu'en pense le ministre. Je suis d'ailleurs prêt à présenter un amendement car j'ai l'impression, ici, que l'on confond l'essentiel avec le superflu. Je n'ai pas l'impression que cela nous avance à grand-chose.

[Text]

• 2215

Mr. Lang: Mr. Chairman, I agree that that would be an improvement and I would be glad to see that amendment accepted.

Mr. Forrestall: Then we will move the amendment. It is already done.

The Chairman: It has been moved by Mr. Forrestall that Bill C-17 be amended by striking out lines 42 to 45 on page 10 and substituting the following:

19. Subsection 71(4) of the Financial Administration Act does not apply to the Corporation.

Amendment agreed to.

Clause 19, as amended, agreed to.

Clause 20 agreed to.

The Chairman: Shall Clause 21 carry?

Mr. Forrestall: Could I have just one question on Clause 21?

The Chairman: Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Clause 21 states that the provisions of the Canada Corporations Act do not apply to this Act.

Just so that we will have it as part of this great historical record, am I correct in assuming that the purpose of that is to phase in the Canada Business Corporations Act and to remove, wherever necessary in the act, any references to the old Canada Corporations Act.

Mr. Lang: That is correct, yes.

The Chairman: Thank you, Mr. Forrestall.

Clause 21 agreed to.

The Chairman: Mr. Roy.

M. Roy: Je propose que l'article 22 du Bill C-17 soit modifié en supprimant, à la page 11, les lignes 9 à 13, qui sont remplacées par ce qui suit, en ce qui concerne l'application de la Loi sur les corporations commerciales canadiennes:

«22. Les définitions d'«affaires», de «personne morale», de «titre de créance», de «valeur mobilière» et de «sûreté» au paragraphe 2.(1), les articles 17, 23, 40, 42 (à l'exception des alinéas (2) a), c) et e) et du sous-alinéa (2) d) II) 46, 111, 112, 115, 164, 166 et 250, et les paragraphes 2.(2) à (5), 16(1), 20(1) et (2), 21(1), 37(9) et (10), 109(9), 117(1), 118(1) à (3) et 119(1), (3), (4), (5) et (7), 163(2) à (4) de la Loi sur les corporations commerciales canadiennes s'appliquent à la société avec les modifications requises par les circonstances.

22.(1) La société n'est pas mandataire de Sa Majesté. Ses dirigeants et ses employés ne font pas partie de la Fonction publique du Canada.

Le président: Merci, monsieur Roy. Moved by Mr. Roy.

That Bill C-17 be amended by striking out lines 8 to 12...

Some hon. Members: Dispense.

[Translation]

M. Lang: Monsieur le président, je reconnais qu'un amendement de ce genre améliorerait l'article, et j'espère qu'il sera adopté.

M. Forrestall: Nous allons donc présenter l'amendement, il est déjà prêt.

Le président: M. Forrestall propose que le Bill C-17 soit modifié en remplaçant les lignes 36 à 39, à la page 10, par ce qui suit:

19. le paragraphe 71(4) de la Loi sur l'administration financière ne s'applique pas à la société.

L'amendement est adopté.

L'article 19 modifié est adopté.

L'article 20 est adopté.

Le président: L'article 21 est-il adopté?

M. Forrestall: J'aimerais poser une question à ce sujet.

Le président: Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: L'article 21 stipule que les dispositions de la Loi sur les corporations canadiennes ne s'appliquent pas à la présente loi.

Afin que tout soit bien clair, dois-je en conclure que l'objectif est d'introduire peu à peu la Loi sur les corporations commerciales du Canada et de supprimer, partout où cela est possible dans la loi, toute référence à l'ancienne loi sur les corporations canadiennes.

M. Lang: C'est exact.

Le président: Merci, monsieur Forrestall.

L'article 21 est adopté.

Le président: Monsieur Roy.

Mr. Roy: I move that Section 22 of Bill C-17 be amended by striking out lines 8 to 12 on page 11 and substituting the following:

22. The definitions "affairs", "body corporate", "debt obligation", "security" and "security interest" in subsection 2.(1), sections 17, 23, 40, 42 except paragraphs (2)(a), (c) and (e) and subparagraph (2)(d)(ii) thereof, sections 46, 111, 112, 115, 164, 166 and 250 and subsections 2(2) to (5), 16(1), 20(1) and (2), 21(1), 37(9) and (10), 109(9), 117(1), 118(1) to (3), 119(1), (3), (4), (5) and (7), 163(2) to (4) of the Canada Business Corporations Act apply, with such modifications as the circumstances require, to the Corporation.

22.1 The Corporation is not an agent of Her Majesty and its officers and employees are not part of the Public Service of Canada.

The Chairman: Thank you, Mr. Roy. M. Roy propose que

Le Bill C-17 soit modifié en y supprimant, à la page 11, les lignes 9 à 13 qui sont remplacées par ce qui suit...

Des voix: Ce n'est pas la peine de répéter.

[Texte]

The Chairman: Shall I dispense? Shall the amendment carry?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Mr. Stevens.

Mr. Stevens: Mr. Chairman, I notice that Mr. Roy is proposing to include Section 112 of the Canada Business Corporations Act—this is one part of his amendment—and I was wondering if we could have an explanation, because I notice that 112 is allowing the directors not to meet but simply to sign a resolution and it will have the same effect as if they met. I know that this is a provision in the Canada Business Corporations Act but I really question whether a crown corporation of the size of Air Canada should treat directors meetings in such a casual way that they can simply sign a resolution. I will read the wording, for the record, of what 112 is. It says:

• 2220

112.(1) A resolution in writing, signed by all the directors entitled to vote on that resolution at a meeting of directors or committee of directors, is as valid as if it had been passed at a meeting of directors or a committee of directors.

What frightens me about it, Mr. Chairman, is that it is an amendment that is coming in. Obviously it is an afterthought. It was not included in the original draft of the bill. I think it shows a kind of casual attitude as to how this board is going to function.

I would suggest, with all due respect to the draftsman of that amendment, that it is in the Canada Business Corporations Act largely to cover relatively small companies. You may have private companies, that type of thing, that have two or three directors and they find it much easier simply to sign as opposed to meeting formally. But that is not what we have here. We have, I believe Mr. Taylor said, maybe the seventh or eighth largest airline in the world. Do we really want them to have the privilege of not even attending a meeting but simply signing as if a meeting were held? Perhaps we could have an explanation.

The Chairman: Mr. Minister.

Mr. Lang: Mr. Chairman, I think the fact that it is in the Canada Business Corporations Act does indicate the belief in its usefulness, and, of course, it there applies to large as well as small corporations. Because the matter would have to be signed by all the directors it may actually in one sense be seen to be assuredly brought to the attention of the directors at least as forcefully as if at a meeting. And, of course, it is open to any one of the directors to object and insist that the matter be the subject of a meeting, and that is a rather good built-in protection.

As Mr. Stevens has said, Mr. Chairman, it was not a clause that was included in our draft, and as further consideration was being given to the bill and the making of the Air Canada

[Traduction]

Le président: L'amendement est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le président: Monsieur Stevens.

M. Stevens: Monsieur le président, je constate que M. Roy propose d'inclure l'article 112 de la Loi sur les corporations commerciales canadiennes et j'aimerais bien avoir des précisions à ce sujet car cet article permet aux administrateurs de signer une résolution sans qu'ils aient besoin de se réunir. Je sais que cette disposition fait partie de la Loi sur les corporations commerciales canadiennes mais je ne suis pas d'accord pour qu'une société de la Couronne aussi importante qu'Air Canada traite les réunions d'administrateurs de façon aussi superficielle puisqu'ils pourront se contenter de signer une résolution sans avoir besoin de se réunir. Je vais vous lire l'article 112:

112. (1) La résolution écrite, signée par tous les administrateurs fondés à voter sur cette résolution lors d'une assemblée d'administrateurs ou d'une réunion d'un comité d'administrateurs a la même valeur que si elle avait été adoptée lors d'une telle assemblée ou réunion.

Ce qui me préoccupe, monsieur le président, c'est qu'il s'agit d'un amendement, ce qui signifie qu'on y a réfléchi par la suite car cela n'était pas inclus dans le premier projet de loi. J'ai l'impression qu'on se préoccupe fort peu de la manière dont ce comité d'administrateurs va fonctionner.

Avec tout le respect que je dois au rédacteur de cet amendement, je prétends que cet article de la Loi sur les corporations commerciales canadiennes s'applique à des entreprises relativement petites. Il se peut que des entreprises privées, qui comptent deux ou trois administrateurs, décident de faciliter les choses en permettant aux administrateurs de signer une résolution sans qu'il soit nécessaire de tenir une réunion officielle. Mais ce n'est pas ce qui se passe ici. M. Taylor nous a dit que sa société venait au septième ou au huitième rang des compagnies aériennes dans le monde. Doit-on vraiment autoriser ses administrateurs à ne pas assister à une réunion et à se contenter de signer une résolution? J'aimerais avoir des précisions.

Le président: Monsieur le ministre.

M. Lang: Monsieur le président, le fait que cet article figure dans la Loi sur les corporations commerciales canadiennes prouve qu'il est utile, et je vous signale, en passant, qu'il s'applique aux petites sociétés aussi bien qu'aux grandes. Étant donné que la résolution doit être signée par tous les administrateurs, on peut interpréter cela comme l'intention de s'assurer que cette résolution sera portée à l'attention de tous les administrateurs, comme cela serait le cas au cours d'une réunion. Bien sûr, les administrateurs peuvent s'opposer à cela et insister pour que cette résolution fasse l'objet d'une réunion, mais je pense que l'insertion de cette garantie est positive.

Comme l'a dit M. Stevens, cet article n'était pas prévu dans notre premier projet de loi mais, en y réfléchissant par la suite, nous avons décidé que la structure d'Air Canada devrait

[Text]

structure more like a typical business corporation it was thought appropriate to add this provision, too. I am sure that in the ordinary course it would be either matters of small moment or matters essential to move on quickly that might be the subject of it, but even there it may be a lot easier, often, to call a meeting than actually to get the signatures of all the directors. So I think it does guard itself adequately and I believe, its having been thought out the way it was for the Canada Business Corporations Act, it makes some sense here.

Mr. Stevens: Through you, Mr. Chairman, Mr. Minister, would you not agree from your general experience that this is a provision that is generally used in smaller corporations as opposed to being used in a public corporation? One of the advantages of a meeting of the directors is that they can hear the discourse, they could hear management present the case and hopefully arrive at the right conclusion, whereas if it is only a resolution that is put in front of the directors and they are requested to sign, you do not have the advantage of the directors being able to discuss the matter and hear each other's views before they arrive at a decision.

Mr. Lang: I would say there is a variety of situations, Mr. Chairman, in which it can arise, including a situation where the directors have fairly fully considered a matter but want further detail to be cleared up before they deal with it. Having had their meeting, they go away, get the information that the matter has been cleared up, and then, rather than be called back together again from all over Canada for the purpose of approving that, they can use this technique. It strikes me that it has that flexibility, and because, after all, it does depend upon the signature of all the directors, it can well be supported without fear.

Mr. Stevens: Through you, Mr. Chairman, I was wondering whether the Minister could indicate at whose request this amendment was made for the inclusion of Section 112.

Mr. Lang: The additions here essentially originate from the consideration by Air Canada of the working of the bill. I believe the bill was considered really by the management and the directors and by their advisers, and it was really their suggestion.

The Chairman: Thank you, Mr. Stevens.

Shall the amendment carry?

Some hon. Members: No.

The Chairman: Mr. Stevens.

Mr. Stevens: Mr. Chairman, the amendment, as the members know, is basically a revision of Section 22, so there are other sections I think that could be commented on. Section 115 that is included is the "disclosure of interested director" section. I was wondering whether we could have the Minister's comments on why he felt that the whole proceeding of allowing directors to have dealings that may directly or indirectly be involved with Air Canada is proper. I acknowledge that the clause, in effect, says that they must disclose their interest and refrain from voting, but is this proper with regard to a Crown corporation under any circumstances that directors, if they accept the responsibility of being on this board, should, in

[Translation]

ressembler davantage à une corporation commerciale typique, et c'est la raison pour laquelle nous avons jugé bon d'ajouter cet article. Je suis sûr que, dans la plupart des cas, cette procédure ne sera utilisée que pour des résolutions d'importance mineure ou pour accélérer le processus, mais il se peut également que, dans d'autres cas, il soit plus facile de convoquer une réunion que d'obtenir la signature de tous les administrateurs. Je pense donc que c'est une garantie adéquate et qui est tout à fait raisonnable ici.

M. Stevens: Ne pensez-vous pas, monsieur le ministre, que cette disposition est plus souvent utilisée par de petites sociétés que par les sociétés de la Couronne? La convocation d'une réunion d'administrateurs permet à ces derniers d'écouter les arguments et d'en tirer une conclusion aussi bonne que possible; par contre, si l'on se contente de soumettre une résolution déjà rédigée aux administrateurs pour qu'ils la signent, vous ne leur permettez pas d'en discuter entre eux avant de prendre leur décision.

M. Lang: Toutes sortes de situations peuvent se produire et il arrive que des administrateurs, après avoir étudié la question, veuillent encore plus de détails avant de se décider. Ils ont alors leur réunion et, par la suite, ils vont rechercher les renseignements qui leur manquaient. Dans ce cas, au lieu de convoquer une autre réunion pour approuver la résolution, on peut utiliser cette technique qui est extrêmement souple.

M. Stevens: J'aimerais savoir, monsieur le ministre, qui a demandé l'insertion de cet amendement?

M. Lang: Ces insertions ont été faites sur la recommandation de la direction, des administrateurs et des conseillers d'Air Canada.

Le président: Merci, monsieur Stevens.

L'amendement est-il adopté?

Des voix: Non.

Le président: M. Stevens.

M. Stevens: Monsieur le président, cet amendement remanie complètement l'article 22 et il me semble que nous pourrions discuter en même temps d'autres articles, par exemple, l'article 115 qui porte sur la révélation des intérêts d'un administrateur dans un contrat. J'aimerais savoir pourquoi le ministre juge bon de permettre aux administrateurs d'avoir des intérêts directs ou indirects dans la société Air Canada? Certes, cet article oblige les administrateurs à révéler leurs intérêts et à s'abstenir de voter si cela est nécessaire, mais est-il admissible que les administrateurs d'une société de la Couronne puissent avoir des intérêts directs ou indirects dans la société Air Canada? Par exemple, les députés et les sénateurs, selon la loi,

[Texte]

effect, be dealing with Air Canada. For example, M.P.s under the act and Senators under the act are very clearly prohibited from having any dealings with the federal government, and yet here, with this clause being included, there is an obvious anticipation that a director, who may have some type of an interest involved in a contract, can still contract with the corporation as long as he declares his interest and refrains from voting.

• 2225

Mr. Lang: Mr. Chairman, we are really perhaps touching on a philosophic difference here because it has been our view that Air Canada should so far as possible be put in the position of operating in the same way as other corporations and that, too, in relation to its directors. I, therefore, do not make a big point about a distinction because of its being a Crown corporation. We did not carry that through entirely and absolutely, it is true, but to a large extent have attempted to incorporate much of the structure of the Canada Business Corporations Act.

The Chairman: Thank you, Mr. Stevens.

Amendment agreed to.

Clause 22 as amended agreed to.

The Chairman: Mr. Roy.

M. Roy: Je propose que le Bill C-17 est modifié en remplaçant à la page 11 du texte français la ligne 17 par ce qui suit:

... soixante jours après l'entrée en vigueur de la ...

Le président: Merci monsieur Roy.

It is moved by Mr. Roy that Bill C-17 be amended by striking out line 15 on page 11 and substituting the following: shall cease to have effect sixty days after the

Amendment agreed to.

Clause 23 as amended agreed to.

Clauses 24 and 25 agreed to.

The Chairman: Shall Clause 1 carry? Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I may be just transcending the rules a bit here somewhat, but I wonder whether I might ask the President of Air Canada a question of a general nature. Perhaps I can bootleg it under Clause 1.

The Chairman: Mr. Taylor, President of Air Canada.

Mr. Mazankowski: Since we are in the midst of Canada Week, Mr. Chairman, and having regard to the fact that we are all disposed to creating a greater sense of national unity, I was wondering, Mr. Chairman, particularly in light of the recommendations that were advanced by the Commissioner of Official Languages in his 1976 annual report to the effect that the Prime Minister, together with Air Canada, CN and CP, should get together to discuss and propose a new national commitment to get Canadians' travelling around their own country to get to know each other better, he has advanced a number of proposals which I think deserve a lot of attention and deserve consideration.

[Traduction]

n'ont pas le droit d'être partie à un contrat avec le gouvernement fédéral; or, il est évident qu'un administrateur d'Air Canada peut avoir des intérêts directs dans un contrat avec cette société du moment qu'il révèle ses intérêts et s'abstient de voter.

M. Lang: Monsieur le président, je crois que cette divergence d'opinions est de nature philosophique car, à notre avis, la structure d'Air Canada devrait être aussi semblable que possible à celle des autres sociétés commerciales, et il en va de même pour ses administrateurs. Personnellement, peu m'importe qu'il s'agisse d'une société de la Couronne. Certes, nous n'avons pas été jusqu'au bout dans l'absolu, mais nous avons essayé de donner à Air Canada la structure d'une corporation commerciale, conformément à la Loi sur les corporations commerciales canadiennes.

Le président: Merci, monsieur Stevens.

L'amendement est adopté.

L'article 22 modifié est adopté.

Le président: Monsieur Roy.

Mr. Roy: I move that Bill C-17 be amended by striking out line 15 on page 11 and by substituting the following:

shall cease to have effect sixty days after the ...

The Chairman: Thank you, Mr. Roy.

M. Roy propose que le Bill C-17 soit modifié en y supprimant, à la page 11, la ligne 17 qui soit remplacée par ce qui suit: soixante jours après l'entrée en vigueur de la

L'amendement est adopté.

L'article 23 modifié est adopté.

Les articles 24 et 25 sont adoptés.

Le président: L'article 1^{er} est-il adopté? Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur le président, je bouleverse peut-être un peu les règlements, mais j'aimerais poser une question d'ordre général au président d'Air Canada. Je peux peut-être la caser dans notre étude de l'article 1^{er}.

Le président: Monsieur Taylor, président d'Air Canada.

M. Mazankowski: Étant donné que c'est la semaine du Canada, monsieur le président, et étant donné que nous sommes tous prêts à susciter une meilleure compréhension de l'unité nationale, je me demande s'il ne serait pas nécessaire d'appliquer les recommandations du rapport annuel de 1976 du commissaire aux langues officielles, à savoir que le premier ministre, avec Air Canada, le CN et le CP, se réunissent pour élaborer une politique visant à encourager les Canadiens à voyager dans leur propre pays afin de mieux se connaître; le commissaire aux langues officielles a fait un certain nombre de propositions qui, à mon avis, méritent qu'on les étudie de très près.

[Text]

I am wondering, Mr. Chairman, whether the President might care to tell the Committee what Air Canada is doing in the cause of national unity and what Air Canada is doing specifically with respect to the recommendations that have been outlined by the Commissioner of Official Languages at page 22.

The Chairman: Mr. Taylor.

Mr. Claude Taylor (President, Air Canada): Mr. Chairman, to the question, the recommendation, as made by the Commissioner of Official Languages, has resulted in some considerable activity by various agencies of government and people in the transportation field in Canada to follow through on that recommendation.

There have been a number of meetings held. There is research going on. There are study groups set up to determine how, in fact, that recommendation could be made operative in terms of increasing the number of Canadians specifically travelling within Canada with the objective of gaining a better understanding of the regions of Canada and what Canada means. It is a subject, if you carry it to its ultimate, which has very great implications both on the various transportation modes as well as the infrastructure within Canada, and also has very great cost implications as to who is going to bear the cost to move these great numbers of people.

• 2230

Specifically, with the attempt to encourage travel within Canada, the Canadian airlines—principally CP and ourselves—within the last year have developed a program, which is referred to as Charter Class Fares Canada, to sell surplus seats on the aircraft that are being flown in Canada at a discount of up to 40 per cent to give opportunities to people to move about Canada. I suspect, Mr. Chairman, that we will be hearing more about this as the people who are working on the recommendations evolve the practicality and the manner in which such a recommendation can be made operative.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, since it is a matter of a great deal of urgency—and I think that view would be shared by all members of the Committee—in light of that fact, it was recommended that a meeting with the Prime Minister be arranged to sit down and discuss this whole package. But I take it that that has not taken place. Is that correct?

Mr. Taylor: Through the Chair, I am not aware of a meeting with the Prime Minister. There have been a number of meetings but I am not aware that the Prime Minister is personally involved.

Mr. Mazankowski: That is a specific recommendation and it appears that the initiative should come from the Prime Minister in this particular case. But I wonder if I might ask the President of Air Canada whether he would seize the initiative to meet with the Prime Minister to discuss the implications and the recommendations that have been advanced by the Official Languages Commissioner with respect to promoting a greater sense of national unity and the role that Air Canada can play in doing same. I wonder if he

[Translation]

Monsieur le président, j'aimerais savoir, de la bouche du président d'Air Canada, ce que fait cette société pour promouvoir l'unité nationale et dans quelle mesure elle a l'intention d'appliquer les recommandations qui figurent à la page 22 du rapport du commissaire aux langues officielles.

Le président: Monsieur Taylor.

M. Claude Taylor (président d'Air Canada): Monsieur le président, les recommandations du commissaire aux langues officielles ont suscité beaucoup d'activité de la part des organismes gouvernementaux et de tous ceux qui s'occupent de transport au Canada.

Un certain nombre de réunions ont déjà eu lieu et les recherches préliminaires se poursuivent. Des groupes d'étude ont été chargés de voir dans quelle mesure ces recommandations peuvent être appliquées dans le but d'encourager un plus grand nombre de Canadiens à voyager dans leur propre pays, suscitant ainsi une meilleure compréhension entre les différentes régions du pays. Si vous allez jusqu'au bout, c'est une recommandation qui a des répercussions très importantes à la fois sur les différents modes de transport et sur l'infrastructure du Canada; son application exigerait également des coûts très importants et il s'agit de déterminer qui va les assumer.

Dans le but d'encourager les Canadiens à voyager dans leur pays, les compagnies aériennes canadiennes, notamment le CP et Air Canada, ont récemment mis au point un programme, que l'on appelle Noli-prix Canada et qui est destiné à vendre des places d'avion excédentaires à un rabais allant jusqu'à 40 p. 100, sur des vols au Canada. Je suppose, monsieur le président, que nous connaissons bientôt les conclusions de ceux qui étudient la possibilité d'appliquer ces recommandations et la manière de le faire.

M. Mazankowski: Monsieur le président, étant donné que cette question est extrêmement urgente, le commissaire aux langues officielles avait recommandé qu'une réunion soit organisée avec le premier ministre pour discuter de tout ce programme. J'en conclus donc qu'elle n'a pas eu lieu.

M. Taylor: J'ignore tout à fait si une réunion a eu lieu avec le premier ministre. Il y en a eu un certain nombre, mais je ne sais pas si le premier ministre y a assisté personnellement.

M. Mazankowski: Étant donné la nature de cette recommandation, il me semble que l'initiative devrait venir du premier ministre lui-même. J'aimerais savoir si le président d'Air Canada serait prêt à rencontrer le premier ministre pour discuter des recommandations du commissaire aux langues officielles en ce qui concerne la promotion de l'unité nationale et le rôle qu'Air Canada a joué dans ce domaine. Êtes-vous prêt à vous y engager?

[Texte]

would be prepared to undertake a commitment to do that before this Committee.

Mr. Taylor: Through the Chair, I would be glad to follow up on the work of the committees that have been meeting, and if these committees were set up in order to prepare the Prime Minister to meet with the heads of the corporations we would do it within that structure. If they have not been set up to accomplish that, then I would be glad to take whatever initiative is necessary in order to see that that work is brought to the attention of, and to meet with, the Prime Minister.

The Chairman: Thank you Mr. Mazankowski.

Shall Clause 1 carry?

Mr. Stevens.

Mr. Stevens: Mr. Chairman, I think we are fast coming to a conclusion here, and I was just wondering if, before we pass Clause 1, I could get the Minister's reaction and somehow relate the passage of this bill to his press release today about CP being allowed to expand their transcontinental service. You ended up by saying that the airline will be allowed a slight increase in and a larger share of the growth in traffic, to 35 per cent in 1978 and 45 per cent in 1979. Could the Minister indicate what the magnitude is of what he was referring to there and what bearing that will have on the growth of Air Canada, which we discussed earlier today. Mr. Taylor indicated that he anticipated roughly a 70 per cent North American ratio would be maintained as far as their total business is concerned.

Mr. Lang: Mr. Chairman, the change is rather a small one in regard to that aspect, although some other changes are, I think, more important. The base is 25 per cent of the total traffic and the change is only in relation to growth, growth over current loads and capacities. So that if there is a growth of a few per cent in one year over the previous year, then that growth is shared on a 35-65 basis or 55-45 basis; so it will only leave the two airlines in a slightly different relationship, perhaps 74 or 73 to 26 or 27 over the two-year period, depending on the actual growth.

That is, I think, not the major change being made at the moment. Most of the changes that are more relevant are the ones in relation to turnarounds and a little more flexibility in licensing.

The Chairman: Thank you, Mr. Stevens.

Shall Clause 1 carry?

Clause 1 agreed to.

Title agreed to.

Bill as amended agreed to.

The Chairman: Shall I report the bill as amended to the House of Commons?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Will someone move to have a reprint of the Bill?

[Traduction]

M. Taylor: Je serais heureux de poursuivre la tâche des groupes de travail qui ont été constitués, et s'ils recommandent une réunion entre le premier ministre et le président de chaque société, nous serons prêts à l'accepter. S'ils ne le recommandent pas, je serais prêt à prendre l'initiative de veiller à ce que cela soit porté à l'attention du premier ministre et à ce que nous ayons une réunion avec lui.

Le président: Merci, monsieur Mazankowski.

L'article 1^{er} est-il adopté?

Monsieur Stevens.

M. Stevens: Monsieur le président, j'ai l'impression qu'on va un peu trop vite et, à propos de l'article 1^{er}, j'aimerais faire le lien entre l'adoption de ce projet de loi et le communiqué publié aujourd'hui par le ministre indiquant que le CP était autorisé à étendre ses services transcontinentaux. Vous disiez, à la fin de ce communiqué, que la compagnie aérienne serait autorisée à s'approprier une plus grande part de la croissance du trafic, soit de 35 p. 100, en 1978, à 45 p. 100, en 1979. Le ministre pourrait-il nous dire à quoi ce pourcentage correspond et quelles en seront les conséquences pour Air Canada? M. Taylor a indiqué qu'il prévoyait que les services d'Air Canada continueraient d'assurer environ 70 p. 100 du marché canadien.

M. Lang: Monsieur le président, ce changement est relativement mineur, par rapport à d'autres qui sont beaucoup plus importants. On part d'un pourcentage de 25 p. 100 du trafic total, et ce changement ne s'applique qu'au taux de croissance de la capacité actuelle. Donc, s'il y a une croissance de quelques points de pourcentage d'une année sur l'autre, cette croissance sera partagée selon un rapport 35-65 ou 55-45. Les deux compagnies aériennes modifieront donc très peu leur part du marché, qui passera peut-être de 74 ou 73 à 26 ou 27 sur une période de deux ans.

A mon avis, cela n'est pas le changement le plus important. En effet, il y en a d'autres qui assouplissent les conditions d'octroi de permis, etc.

Le président: Merci, monsieur Stevens.

L'article 1^{er} est-il adopté?

L'article 1^{er} est adopté.

Le titre est adopté.

Le projet de loi modifié est adopté.

Le président: Dois-je transmettre le projet de loi tel que modifié à la Chambre des communes?

Des voix: D'accord.

Le président: Quelqu'un veut-il proposer que le projet soit réimprimé?

[Text]

• 2235

Mr. Collenette: I move that a reprint of Bill C-17 as amended be ordered for the use of the House of Commons at the report stage.

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Before we—Mr. Stevens.

Mr. Stevens: Mr. Chairman, earlier, I believe, it had been agreed that 1976 figures would be supplied to us in relation to some of the figures given initially by Mr. Taylor, which were 1975. I just wondered if they could not be appended to the minutes of this meeting.

The Chairman: Is it agreed that the information be appended to the proceedings?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Just before we adjourn, I would like to thank the Minister for appearing before us as a witness on several occasions during the passing of this bill. I would also like to thank Mr. J. T. Lyon, Assistant Deputy Minister, the draftsmen of the bill, and Mr. Taylor, the President of Air Canada, and his officials for attending all our lengthy meetings, at which we have had very important and interesting discussions, and all the members who have attended so diligently all our meetings.

This meeting is adjourned to the call of the Chair.

[Translation]

M. Collenette: Je propose qu'on ordonne une nouvelle impression du Bill C-17 modifié pour l'étape du rapport à la Chambre des communes.

Des voix: D'accord.

Le président: Avant de lever la séance... Monsieur Stevens.

M. Stevens: Monsieur le président, plus tôt, M. Taylor a déposé une série de chiffres qui sont de 1975. Il a été convenu qu'il fournirait ceux de 1976. Je me demande si ces derniers chiffres ne pourraient pas être annexés au compte rendu des délibérations d'aujourd'hui.

Le président: Le Comité est-il d'accord pour que ces chiffres soient annexés au compte rendu des délibérations?

Des voix: D'accord.

Le président: Avant de lever la séance, je voudrais remercier le ministre d'avoir bien voulu comparaître comme témoin à diverses occasions pour l'adoption de ce bill. Je tiens à remercier également M. J. T. Lyon, sous-ministre adjoint, les rédacteurs du bill, M. Taylor, président d'Air Canada ainsi que ses collaborateurs d'avoir été là pour toutes ces longues séances qui ont été à la fois importantes et intéressantes. Je remercie enfin tous les membres du Comité qui ont été assidus aux séances.

Le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

APPENDIX "TC-11"

Canadian Airlines

	Ratio of Number of Shares Authorized to Shares Issued	Ratio of Calculated Value of Authorized to Issued Capital ¹	
		1976	
Air Canada— —current —proposed	5.0x 2.0	5.0x 2.0x	
Canadian Pacific Airlines	3.7	2.6	
Eastern Provincial Airways	2.5	5.2	
Nordair	2.3	4.0	
Pacific Western Airlines	2.0	4.4	
Transair	1.6	1.2	
Average (excluding Air Canada)	2.4x	3.5x	

Selected U.S. Airlines

Airline	Ratio of Number of Shares Authorized to Shares Issued	Ratio of Calculated Value of Authorized to Issued Capital ¹	
		1975	1976
American	2.1x	2.7	2.9x
Braniff	1.5	2.5	2.7
Continental	1.4	1.7	1.8
Delta	1.3 (1974)	1.8	2.1
Eastern	2.5	1.5	2.6
National	1.8	6.6	6.7
Northwest	1.9	4.5	4.6
Pan Am.	2.6	2.7	3.3
TWA	2.9	3.8	3.9
UAL	2.0	2.7	2.8
Western	1.7	2.7	2.5
Average	2.0x	3.0	3.3x

NOTES ¹ Calculated value of authorized capital is the sum of the outstanding paid-in capital and capital surplus and the value of the unissued but authorized shares at book value.

APPENDICE «TC-11»

Lignes aériennes

	Rapport du nombre des actions autorisées par rapport aux actions émises	Rapport de la valeur calculée du capital autorisé par rapport au capital émis ¹	
		1976	
Air Canada— —courant —prévu	5.0x 2.0	5.0x 2.0x	
C.P. Air	3.7	2.6	
Eastern Provincial Airways	2.5	5.2	
Nordair	2.3	4.0	
Pacific Western Airlines	2.0	4.4	
Transair	1.6	1.2	
Moyenne(sauf Air Canada)	2.4x	3.5x	

Lignes aériennes des É.-U. (sélection)

Ligne aérienne	Rapport du nombre des actions autorisées par rapport aux actions émises	Rapport de la valeur calculée par rapport au capital émis ¹	
		1975	1976
American	2.1x	2.7	2.9x
Braniff	1.5	2.5	2.7
Continental	1.4	1.7	1.8
Delta	1.3 (1974)	1.8	2.1
Eastern	2.5	1.5	2.6
National	1.8	6.6	6.7
Northwest	1.9	4.5	4.6
Pan Am.	2.6	2.7	3.3
TWA	2.9	3.8	3.9
UAL	2.0	2.7	2.8
Western	1.7	2.7	2.5
Moyenne	2.0x	3.0	3.3x

REMARQUES ¹ La valeur calculée du capital autorisé est la somme du capital versé en circulation, du surplus de capital et de la valeur des actions non émises mais autorisées à la valeur comptable.

WITNESSES—TÉMOINS

From the Department of Transport:

Mr. J. T. Lyon, Assistant Deputy Minister, Current Policy and Liaison.

From Air Canada:

Mr. Claude I. Taylor, President;

Mr. André St-Denis, Director, Financing (Finance Department).

Du ministère des Transports:

M. J. T. Lyon, sous-ministre adjoint, Politique courante et Liaison.

De Air Canada:

M. Claude I. Taylor, président;

M. André St-Denis, directeur.

CA 1 XC 27
-T 82
HOUSE OF COMMONS

Issue No. 25

Monday, July 11, 1977

Chairman: Mr. John Campbell

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 25

Le lundi 11 juillet 1977

Président: M. John Campbell

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

Transport and Communications

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transports et des communications

RESPECTING:

Bill C-40, An Act to amend the Aeronautics Act

INCLUDING:

The Fifth report to the House
The Fifth report (Supplementary)
to the House.

CONCERNANT:

Bill C-40, Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique

Y COMPRIS:

Le cinquième rapport à la Chambre
Le cinquième rapport (complémentaire)
à la Chambre

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

Second Session of the
Thirtieth Parliament, 1976-77

Deuxième session de la
trentième législature, 1976-1977

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT
AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. John Campbell

Vice-Chairman: Mr. David Collett

Messrs.

Cadieu	Guay (<i>Lévis</i>)
Caron	Lambert (<i>Bellechasse</i>)
Condon	Lamontagne
Douglas (<i>Bruce-Grey</i>)	Loiselle (<i>Saint-Henri</i>)

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS
ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. John Campbell

Vice-président: M. David Collett

Messieurs

Mazankowski	Ritchie
McCain	Stevens
McKenzie	Stewart (<i>Cochrane</i>)
McRae	Towers
Orlikow	Watson—20

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Nino A. Travella

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)

On Thursday, July 7, 1977:

Mr. Ellis replaced Mr. Forrestall;
Mr. Cadieu replaced Mr. Munro (*Esquimalt-Saanich*);
Mr. McKenzie replaced Mr. Stevens;
Mr. McRae replaced Mr. Flynn;
Mr. Lamontagne replaced Mr. Harquail;
Mr. Douglas (*Bruce-Grey*) replaced Mr. Roy (*Laval*).

On Monday, July 11, 1977:

Mr. Stevens replaced Mr. Ellis.

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le jeudi 7 juillet 1977:

M. Ellis remplace M. Forrestall;
M. Cadieu remplace M. Munro (*Esquimalt-Saanich*);
M. McKenzie remplace M. Stevens;
M. McRae remplace M. Flynn;
M. Lamontagne remplace M. Harquail;
M. Douglas (*Bruce-Grey*) remplace M. Roy (*Laval*).

Le lundi 11 juillet 1977:

M. Stevens remplace M. Ellis.

ORDER OF REFERENCE

Monday, June 13, 1977

ORDERED,—That Bill C-40, An Act to amend the Aeronautics Act, be referred to the Standing Committee on Transport and Communications.

ATTEST

ORDRE DE RENVOI

Le lundi 13 juin 1977

IL EST ORDONNÉ,—Que le Bill C-40, Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique, soit déferé au Comité permanent des transports et des communications.

ATTESTÉ

Le Greffier de la Chambre des communes

ALISTAIR FRASER

The Clerk of the House of Commons

REPORT TO THE HOUSE

June 28, 1977

The Standing Committee on Transport and Communications has the honour to present its

FIFTH REPORT

In accordance with its Order of Reference of Tuesday, May 31, 1977, your Committee has considered Bill C-17, An Act respecting the reorganization of Air Canada, and has agreed to report it with the following amendments:

Clause 5

Strike out in the French version, line 5, on page 2, and substitute the following therefor:

“rattache à l'exercice de ses attributions, utiliser”

Clause 6

Strike out in the French version, line 22, on page 2, and substitute the following therefor:

“l'exercice de ses attributions, des aéronefs, des”

Strike out line 44, on page 2, and substitute the following therefor:

“conducting its business;”

Strike out line 47, on page 2, and substitute the following therefor:

“officers and employees of the Corporation;

(g) subject to subsection (4), acquire and hold shares or debt obligations of any other body corporate carrying on activities similar or incidental to those of the Corporation and sell or otherwise deal with such shares or debt obligations;

(h) invest and deal with the moneys of the Corporation not immediately required in such manner as may be determined by the Board; and

(i) do such other things as are necessary or incidental to the carrying out of its activities.”

Strike out in the French version, lines 4 to 6, on page 3, and substitute the following therefor:

“(2) Le gouverneur en conseil peut, par décret, autoriser la société à exercer d'autres attributions que celles autorisées par la présente”

Strike out line 8, on page 3, and substitute the following therefor:

“powers and privileges of a”

Clause 7

Strike out line 40, on page 3, and substitute the following therefor:

“more than thirteen other directors.

(1.1) In discharging its responsibilities under this Act, the Board shall have due regard to sound business principles, and in particular the contemplation of profit.”

Strike out lines 4 to 6, on page 4, and substitute the following therefor:

RAPPORT À LA CHAMBRE

Le 28 juin 1977

Le Comité permanent des transports et des communications a l'honneur de présenter son

CINQUIÈME RAPPORT

Conformément à son Ordre de renvoi du mardi 31 mai 1977, votre Comité a étudié le Bill C-17, Loi portant réorganisation d'Air Canada, et a convenu d'en faire rapport avec les modifications suivantes:

Article 5

Retrancher dans la version française, la ligne 5, à la page 2, et la remplacer par ce qui suit:

«rattache à l'exercice de ses attributions, utiliser»

Article 6

Retrancher la ligne 22, à la page 2, et la remplacer par ce qui suit:

«l'exercice de ses attributions, des aéronefs, des»

Retrancher la ligne 45, à la page 2, et la remplacer par ce qui suit:

«à l'exercice de ses attributions;»

Retrancher la ligne 3, à la page 3, et la remplacer par ce qui suit:

«geants et employés de la société;

g) sous réserve du paragraphe (4), acquérir et détenir des actions ou des titres de créance de toute autre personne morale exerçant des attributions semblables ou accessoires aux siennes, ainsi que les vendre ou autrement en disposer;

h) placer et gérer ses deniers qui ne sont pas immédiatement requis, de la manière qui peut être déterminée par le conseil; et

i) faire tout ce qui est nécessaire ou accessoire à l'exercice de ses attributions.»

Retrancher dans la version française, les lignes 4 à 6, à la page 3, et les remplacer par ce qui suit:

«(2) Le gouverneur en conseil peut, par décret, autoriser la société à exercer d'autres attributions que celles autorisées par la présente»

Retrancher les lignes 10 et 11, à la page 3, et les remplacer par ce qui suit:

«capacité, les droits, pouvoirs et privilèges d'une personne physique.»

Article 7

Retrancher la ligne 38, à la page 3, et la remplacer par ce qui suit:

«nistrateurs.

(1.1) En exerçant les fonctions qui lui sont conférées par la présente loi, le conseil doit respecter les règles de saine gestion commerciale, notamment la recherche du profit.»

Retrancher les lignes 4 à 7, à la page 4, et les remplacer par ce qui suit:

“(3) Each director other than the Chairman and the President shall, after consultation with the Chairman and the President, be appointed by the Governor in Council, on the recommendation of the Chairman and the President, to hold office during”

Strike out in the French version, lines 31 and 32, on page 4, and substitute the following therefor:

“(b) l’administration de la société et l’exercice de ses attributions.”

Strike out lines 36 to 41, on page 4, and substitute the following therefor:

“(8) In the event of the absence or incapaci-”

Strike out line 44, on page 4, and substitute the following therefor:

“of the directors to act as Chairman.

(9) Every director and officer of the Corporation shall comply with this Act, the by-laws and every direction given to the Corporation under section 8.”

Strike out lines 2 to 8, on page 5, and substitute the following therefor:

“the duty to act in accordance with this Act, the by-laws, or any direction given to the Corporation under section 8.”

Strike out lines 9 to 17, on page 5, and substitute the following therefor:

“(11) A director is not liable under subsection (9) of this section or subsection 117(1) of the *Canada Business Corporations Act* if he relies in good faith on

(a) financial statements of the Corporation represented to him by an officer of the Corporation or in a written report of the auditor of the Corporation fairly to reflect the financial condition of the Corporation; or

(b) a report of a lawyer, accountant, engineer, appraiser or other person whose profession lends credibility to a statement made by him.

(12) The fact that an act of the Corporation, including any transfer of property, is contrary to this Act, the by-laws of the Corporation or any direction given to the Corporation under section 8 may not be used against persons dealing in good faith, directly or indirectly, with the Corporation or through any other persons who have so dealt with the Corporation.

(13) The Chairman, the President and”.

Clause 8

Strike out line 26, on page 5, and substitute the following therefor:

“activities, comply with directions of a general nature given to it”

Clause 9

Strike out line 28, on page 5, and substitute the following therefor:

«(3) Les administrateurs, à l’exception du président du conseil et du président de la société, sont nommés par le gouverneur en conseil, après consultation du président du conseil et du président de la société et sur recommandation du président du conseil et du président de la société, pour un mandat de»

Retrancher dans la version française, les lignes 31 et 32, à la page 4, et les remplacer par ce qui suit:

«b) l’administration de la société et l’exercice de ses attributions.»

Retrancher les lignes 37 à 41, à la page 4, et les remplacer par ce qui suit:

«(8) En cas d’absence ou d’empêchement»

Retrancher la ligne 44, à la page 4, et la remplacer par ce qui suit:

«trateur à le remplacer.

(9) Les administrateurs et les dirigeants de la société doivent se conformer à la présente loi, aux règlements et aux directives données à la société en vertu de l’article 8.»

Retrancher les lignes 3 à 10, à la page 5, et les remplacer par ce qui suit:

«tion d’agir en conformité avec la présente loi, les règlements ou les directives données à la société en vertu de l’article 8.»

Retrancher les lignes 11 à 17, à la page 5, et les remplacer par ce qui suit:

«(11) Un administrateur n’encourt aucune responsabilité en vertu du paragraphe (9) du présent article ni du paragraphe 117(1) de la *Loi sur les corporations commerciales canadiennes* s’il se fie de bonne foi

a) à des états financiers de la société qu’un dirigeant de celle-ci lui a remis ou dont un rapport écrit du vérificateur de la corporation déclare qu’ils reflètent bien la situation financière de celle-ci; ou

b) à un rapport d’un avocat, d’un comptable, d’un ingénieur, d’un évaluateur ou d’une autre personne dont la profession permet d’accorder foi à une déclaration qu’elle a faite.

(12) Le fait qu’un acte de la société, notamment un transfert de propriété, contrevient à la présente loi, à un règlement intérieur de la société ou à toute directive donnée à la société conformément à l’article 8 est inopposable à une personne ayant traité de bonne foi avec la société, directement, indirectement ou par l’intermédiaire de personnes également de bonne foi.

(13) Le conseil choisit quatre administra-»

Article 8

Retrancher les lignes 24 et 25, à la page 5, et les remplacer par ce qui suit:

«8. La société doit, dans l’exercice de sa capacité et de ses attributions, se conformer aux directives écrites d’ordre général»

Article 9

Retrancher la ligne 27, à la page 5, et la remplacer par ce qui suit:

“9. (1) The Governor in Council may, consistent with Section 3 of the provisions of the National Transportation Act”

Clause 11

Strike out line 25, on page 6, and substitute the following therefor:

“tion as evidence of such debt,”

Clause 12

Strike out line 6, on page 7 and substitute the following therefor:

“issued as evidence of such debt in a princi-”

Strike out line 16, on page 7, and substitute the following therefor:

“tion as evidence of such debt,”

Clause 14

Strike out line 4, on page 8, and substitute the following therefor:

“and any document issued as evidence of such”

Clause 15

Strike out line 25, on page 8, and substitute the following therefor:

“other obligation of the Corporation.”

Strike out in the French version, line 29, on page 8, and substitute the following therefor:

“emprunts, les attributions que lui confèrent les”

Clause 16

Strike out lines 1 and 2, on page 9, and substitute the following therefor:

“indebtedness of the Corporation.”

Strike out line 13, on page 9, and substitute the following therefor:

“repayment of which is”

Clause 17

Strike out lines 24 to 28, on page 9, and substitute the following therefor:

“17. (1) The accounts and financial transactions of the Corporation shall be examined by an auditor appointed in each year by the Governor in Council.”

Strike out lines 36 to 44, on page 9, and lines 1 to 30, on page 10, and substitute the following therefor:

“(4) The Corporation shall prepare or cause to be prepared in respect of each year financial statements of the Corporation in accordance with the practices recommended by the Canadian Institute of Chartered Accountants, which

«9. (1) Le gouverneur en conseil peut, en conformité des dispositions de l'article 3 de la *Loi nationale sur les transports*,»

Article 11

Retrancher les lignes 22 et 23, à la page 6, et les remplacer par ce qui suit:

«) tout document délivré par la société et constatant cette dette.»

Article 12

Retrancher les lignes 4 et 5, à la page 7, et les remplacer par ce qui suit:

«envers Sa Majesté du chef du Canada ainsi que tout document la constatant, jusqu'à concur-»

Retrancher les lignes 13 et 14, à la page 7, et les remplacer par ce qui suit:

«b) tout document délivré par la société et constatant cette dette.»

Article 14

Retrancher les lignes 3 et 4, à la page 8, et les remplacer par ce qui suit:

«décret, annuler toute dette ainsi que tout document la constatant, de la Compagnie des chemins de»

Article 15

Retrancher la ligne 23, à la page 8, et la remplacer par ce qui suit:

«prunts ou autres engagements.»

Retrancher la ligne 29, à la page 8, et la remplacer par ce qui suit:

«emprunts, les attributions que lui confèrent les»

Article 16

Retrancher la ligne 42, à la page 8, et les lignes 1 et 2, à la page 9, et les remplacer par ce qui suit:

«Sa Majesté du chef du Canada, les dettes de la société.»

Retrancher les lignes 11 à 15, à la page 9, et les remplacer par ce qui suit:

«(4) En cas d'emprunt dont le remboursement est garanti conformément au paragraphe (2) et que la société contracte en vue du remboursement intégral ou partiel d'un prêt visé au paragraphe (1), la limite»

Article 17

Retrancher les lignes 20 à 24, à la page 9, et les remplacer par ce qui suit:

«17. (1) Les comptes et opérations financières de la société doivent être examinés annuellement par le vérificateur nommé chaque année par le gouverneur en conseil.»

Retrancher les lignes 33 à 41, à la page 9, et les lignes 1 à 26, à la page 10, et les remplacer par ce qui suit:

«(4) La société doit établir ou faire établir, pour chaque année, conformément aux recommandations de l'Institut canadien des comptables agréés, ses états financiers contenant un bilan, un état des revenus et dépenses, un état des

statements shall include a balance sheet, an income statement, a statement of retained earnings and a statement of changes in the financial position of the Corporation from that of the immediately preceding year.

(5) The auditor appointed under subsection (1) shall audit annually the financial statements referred to in subsection (4) and, in connection therewith, after due examination of the accounts and financial transactions of the Corporation, shall report concurrently to the Minister and the Board whether, in his opinion,

(a) the Corporation has kept proper books of account; and

(b) the financial statements of the Corporation are in agreement with the books of account and were prepared on a basis consistent with that of the preceding year and present fairly the financial position of the Corporation and the results of its operations;

and the auditor shall call attention to any other matters falling within the scope of his examination that in his opinion should be brought to the attention of the Minister.

(6) The Corporation shall, within three months after the termination of each year, transmit to the Minister a report approved by the Board on the activities of the Corporation for that year, including financial statements prepared under subsection (4) and the auditor's report thereon, and the Minister shall cause such report to be laid before Parliament within fifteen days after receipt thereof or, if Parliament is not then sitting, on any of the first fifteen days next thereafter that Parliament is sitting.

(7) The approval of the report referred to in subsection (6) shall be evidenced by the signature of one or more directors.

(8) For the purposes of this section, "year" means the financial year of the Corporation."

Add after line 28, on page 10, the following new subclause:

"(5.1) Every report tabled under this section stands permanently referred to any Committee of the House of Commons established for the purpose of reviewing matters relating to transportation."

Clause 19

Strike out lines 42 to 45, on page 10, and substitute the following therefor:

"19. Subsection 71(4) of the *Financial Administration Act* does not apply to the Corporation."

Clause 22

Strike out lines 8 to 12, on page 11, and substitute the following therefor:

"22. The definitions "affairs", "body corporate", "debt obligation", "security" and "security interest" in subsection 2(1), sections 17, 23, 40, 42 except paragraphs (2)(a), (c) and (e) and subparagraph (2)(d)(ii) thereof, sections 46, 111, 112, 115, 164, 166 and 250 and subsections 2(2) to (5), 16(1), 20(1) and (2), 21(1), 37(9) and (10), 109(9), 117(1), 118(1) to (3), 119(1), (3), (4), (5) and (7), 163(2) to (4) of the *Canada Business Corporations Act* apply, with such

bénéfices non répartis et un état des changements qu'a connus sa situation financière par rapport à l'année précédente.

(5) Le vérificateur nommé conformément au paragraphe (1) doit, chaque année, vérifier les états financiers visés au paragraphe (4) et, relativement à ces états, après examen des comptes et des opérations financières de la société, il doit présenter, tant au Ministre qu'au conseil, un rapport dans lequel il précise si, à son avis,

a) la société a tenu les livres de comptabilité appropriés; et

b) les états financiers de la société sont conformes aux livres de comptabilité, ont été établis selon une méthode compatible avec celle de l'année précédente et reflètent fidèlement la situation financière de la société et les résultats de ses transactions.

Dans le cadre de son examen, il doit signaler toute autre situation qui, à son avis, doit être portée à l'attention du Ministre.

(6) La société doit, dans les trois mois suivant la fin de chaque année, adresser au Ministre un rapport approuvé par le conseil, sur les activités de la société pendant l'année en question, y compris les états financiers établis conformément au paragraphe (4) et le rapport du vérificateur. Le Ministre doit faire déposer devant le Parlement un exemplaire de ce rapport dans les quinze jours de sa réception ou, si le Parlement ne siège pas, dans les quinze premiers jours de la séance subséquente.

(7) L'approbation du rapport visé au paragraphe (6) est attestée par la signature d'au moins un administrateur.

(8) Aux fins du présent article, «année» désigne l'année financière de la société.»

Ajouter après la ligne 23, à la page 10, le nouveau paragraphe suivant:

«(5.1) Tout rapport déposé en vertu du présent article est automatiquement déferé à un comité de la Chambre des communes chargé d'examiner les questions relatives aux transports.»

Article 19

Retrancher les lignes 36 à 39, à la page 10, et les remplacer par ce qui suit:

«19. Le paragraphe 71(4) de la *Loi sur l'administration financière* ne s'applique pas à la société.»

Article 22

Retrancher les lignes 9 à 13, à la page 11, et les remplacer par ce qui suit:

«22. Les définitions d'affaires», de «personne morale», de «titre de créance», de «valeur mobilière», et de «sûreté» au paragraphe 2(1), les articles 17, 23, 40, 42 (à l'exception des alinéas (2)a), c) et e) et du sous-alinéa (2)d)(ii)), 46, 111, 112, 115, 164, 166 et 250 et les paragraphes 2(2) à (5), 16(1), 20(1) et (2), 21(1), 37(9) et (10), 109(9), 117(1), 118(1) à (3), 119(1), (3), (4), (5) et (7), 163(2) à (4) de la *Loi sur les corporations commerciales canadiennes* s'appli-

modifications as the circumstances require, to the Corporation.

22.1 The Corporation is not an agent of Her Majesty and its officers and employees are not part of the public service of Canada."

Clause 23

Strike out line 15, on page 11, and substitute the following therefor:

"shall cease to have effect sixty days after the"

Your Committee has ordered a reprint of Bill C-17, as amended, for the use of the House of Commons at the report stage.

A copy of the Minutes of Proceedings and Evidence relating to this Bill (*Issues Nos. 19 to 24 inclusive*) is tabled.

Respectfully submitted,

quent à la société avec les modifications requises par les circonstances.

22.1 La société n'est pas mandataire de Sa Majesté. Ses dirigeants et ses employés ne font pas partie de la fonction publique du Canada».

Article 23

Retrancher la ligne 17, à la page 11, et la remplacer par ce qui suit:

«soixante jours après l'entrée en vigueur de la»

Votre Comité a ordonné la réimpression du Bill C-17, tel que modifié, pour l'usage de la Chambre des communes à l'étape du rapport.

Un exemplaire des procès-verbaux et témoignages relatifs à ce Bill (*fascicules nos 19 à 24 inclusivement*) est déposé.

Respectueusement soumis,

Le président

John Campbell

Chairman

REPORT TO THE HOUSE

The Standing Committee on Transport and Communications has the honour to present its

FIFTH REPORT (SUPPLEMENTARY)

Because of an error in the Minutes of Proceedings of the Committee and subsequently in the Fifth Report to the House, as printed in the Votes and Proceedings of June 29, 1977, page 1263, the amendment to Clause 7(3) does not accurately reflect the decision of the Committee.

Clause 7 should have read as follows:

(3) Each director, other than the Chairman and the President, shall, after consultation with the Chairman and the President, be appointed by the Governor in Council to hold office during good behaviour for a term not exceeding three years, but may be removed at any time by the Governor in Council for cause.

A copy of the Minutes of Proceedings and Evidence (*Issue No. 25*) is tabled.

Respectfully submitted,

RAPPORT À LA CHAMBRE

Le Comité permanent des transports et des communications a l'honneur de présenter son

CINQUIÈME RAPPORT (COMPLÉMENTAIRE)

Une erreur s'étant glissée dans le compte rendu des délibérations du Comité et, par la suite, dans le Cinquième Rapport à la Chambre tel qu'imprimé dans les procès-verbaux du 29 juin 1977, page 1263, l'amendement apporté au paragraphe 7(3) ne reflète pas exactement la décision du Comité.

L'article 7 devrait donc se lire comme suit:

«(3) Les administrateurs, à l'exception du président du conseil et du président de la société, sont nommés à titre inamovible par le gouverneur en conseil, après consultation du président du conseil et du président de la société, pour un mandat de trois ans au maximum; cependant ils peuvent être révoqués par le gouverneur en conseil pour motif valable.»

Un exemplaire des procès-verbaux et témoignages (*fascicule n° 25*) est déposé.

Respectueusement soumis,

Le président

John Campbell

Chairman

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, JULY 7, 1977

(32)

[Test]

The Standing Committee on Transport and Communications met *in camera* at 11:20 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. Campbell, presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Cadieu, Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Douglas (*Bruce-Grey*), Ellis, Guay (*Lévis*), Lamontagne, Mazankowski, McKenzie, McRae, Orlikow and Towers.

The Committee considered its Fifth Report to the House relating to Bill C-17, An Act respecting the reorganization of Air Canada (Air Canada Act, 1976).

It was *agreed*,—That the Committee authorize a corrigendum be printed to the Minutes of Proceedings and that the amendment to Clause 7(3) be corrected by deleting “on the recommendation of the Chairman and the President;” and that the Report to the House as printed in the Votes and Proceedings of June 29, page 1263, be so amended and that the Chairman be authorized to make a supplementary Report to the House advising them of the change.

At 11:25 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

MONDAY, JULY 11, 1977

(33)

The Standing Committee on Transport and Communications met at 8:15 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Campbell, presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Campbell (*LaSalle-Émard-Côte-Paul*), Douglas (*Bruce-Grey*), Mazankowski, McKenzie and Stevens.

Other Member present: Mr. Roy (*Laval*).

Witnesses: From the *Royal Canadian Flying Clubs Association*: Mr. W. P. Paris, Executive Director; From the *Canadian Owners and Pilots Association*: Mr. Russell Beach, President; From the *Metropolitan Toronto Airport Review Committee*: Mr. P. D. Turner and Mr. L. D. Almack, Vice-Chairman.

The Order of Reference dated Monday, June 13, 1977 being read as follows:

Ordered,—That Bill C-40, An Act to amend the Aeronautics Act, be referred to the Standing Committee on Transport and Communications.

The Chairman called Clause 1.

Mr. Paris read an opening statement and answered questions.

Mr. Beach read an opening statement and answered questions.

Messrs. Turner and Almack made opening statements and answered questions.

Clause 1 was allowed to stand.

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 7 JUILLET 1977

(32)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à huis clos, à 11 h 20, sous la présidence de M. Campbell (président).

Membres du Comité présents: MM. Cadieu, Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Douglas (*Bruce-Grey*), Ellis, Guay (*Lévis*), Lamontagne, Mazankowski, McKenzie, McRae, Orlikow et Towers.

Le Comité examine son cinquième rapport à la Chambre concernant le bill C-17, Loi portant sur la réorganisation d'Air Canada (Loi de 1976 sur Air Canada).

Il est *convenu*,—Que le Comité autorise qu'un correctif soit joint au procès-verbal, que l'amendement à l'article 7(3) soit corrigé en retirant «sur recommandation du président du conseil et du président de la société», que le rapport à la Chambre imprimé dans les *Procès-verbaux* du 29 juin, page 1263, soit également modifié et que le président autorise qu'un rapport supplémentaire soit présenté à la Chambre pour l'informer de cette modification.

A 11 h 25, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE LUNDI 11 JUILLET 1977

(33)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 20 h 15, sous la présidence de M. Campbell (président).

Membres du Comité présents: MM. Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Douglas (*Bruce-Grey*), Mazankowski, McKenzie et Stevens.

Autre député présent: M. Roy (*Laval*).

Témoins: De la *Royal Canadian Flying Clubs Association*: M. W. P. Paris, directeur exécutif; De la *Canadian Owners and Pilots Association*: M. Russell Beach, président; De la *Metropolitan Toronto Airport Review Committee*: M. P. D. Turner et M. L. ' Almack, vice-président.

L'ordre de renvoi du lundi 13 juin 1977 se lisant comme suit:

Il est *ordonné*,—Que le bill C-40, Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique soit renvoyé au Comité permanent des transports et des communications.

Le président met en délibération l'article 1.

M. Paris lit une déclaration préliminaire et répond aux questions.

M. Beach lit une déclaration préliminaire et répond aux questions.

MM. Turner et Almack font des déclarations préliminaires et répondent aux questions.

L'article 1 est réservé.

At 10:25 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

A 22 h 25, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Nino A. Travella

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Monday, July 11, 1977

• 2016

[Text]

The Chairman: Order please.

We have a quorum to hear evidence. We will commence consideration of Bill C-40, An Act to amend the Aeronautics Act, and we have three witnesses this evening. We will allow 30 minutes for the first two, and I understand that the third witness only requires approximately 15 minutes.

I also asked the witnesses, if any of their briefs are lengthy, to summarize them and we would have them appended to the proceedings, and it will allow more time for the Members to ask questions.

The allowable time will be 30 minutes for the Royal Canadian Flying Clubs Association; 30 minutes for the Canadian Owners' and Pilots' Association; and approximately 15 minutes for the Metropolitan Toronto Airport Review Committee.

I would ask Mr. W. P. Paris, Executive Director, Royal Canadian Flying Clubs Association, to join me at the table. I understand there is also a Mr. R. E. Phillips, Secretary. Would you like to come up, sir?

Mr. Paris has an opening statement. Mr. Paris.

Mr. W. P. Paris (Executive Director, Royal Canadian Flying Clubs Association): Mr. Chairman, Committee Members, you have not had an opportunity to study the brief that we have provided for the use of this Committee so I will summarize it in just a moment, but I would first like to make this opening statement.

Having vigorously and successfully fought a government-proposed 533 per cent increase in landing fees under the Cost Allocation and Recovery Program in 1976, our Association perhaps can be forgiven for being somewhat suspicious of Bill C-40. We ask ourselves if this bill is simply a reworked and more comprehensive scheme to charge at government airports, preventing, as it appears to do, all airport users from having any say in charges to be assessed for their utilization of government airport services.

I believe our brief makes clear our challenge to the proposed requirements for security bonds, additional licensing of maintenance personnel, new conditions under which aircraft may be maintained, the licensing of maintenance premises, and the iniquitous proposals, as any unpaid government assessments for routine use of public airports shall automatically constitute liens on aircraft used to incur them.

In summary, we see in Bill C-40 the arbitrary imposition of conditions that threaten Canada's ability to continue to maintain the healthy aviation training industry that has meant so much to her in wartime and in peace.

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le lundi 11 juillet 1977

[Translation]

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît.

Nous avons le quorum nécessaire pour entendre les témoins. Nous entreprenons l'étude du Bill C-40, Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique; nous entendrons trois témoins ce soir. Nous accorderons 30 minutes aux deux premiers, et si je ne m'abuse, le troisième n'aura besoin que de 15 minutes environ.

J'ai également demandé aux témoins, si leurs mémoires sont longs, d'en faire un résumé, car nous pouvons les annexer au procès-verbal, ce qui laissera plus de temps aux membres pour les questions.

Nous accorderons donc 30 minutes à la *Royal Canadian Flying Clubs Association*, 30 minutes à la *Canadian Owners and Pilots Association*, et approximativement 15 minutes au *Metropolitan Toronto Airport Review Committee*.

J'invite donc M. W. P. Paris, directeur de la *Royal Canadian Flying Clubs Association* à s'asseoir à la table. Si je ne m'abuse, M. R. E. Phillips, secrétaire, est également présent. Il peut également comparaître, s'il le désire.

M. Paris désire faire une déclaration préliminaire. Monsieur Paris.

M. W. P. Paris (directeur, Royal Canadian Flying Clubs Association): Monsieur le président, messieurs les membres du Comité, vous n'avez pas eu la possibilité d'étudier le mémoire que nous avons mis à la disposition du Comité; j'en ferai donc un résumé dans quelques minutes, mais permettez-moi d'abord de faire cette déclaration.

Notre association ayant réussi, après une lutte vigoureuse, à écarter l'augmentation des droits d'atterrissage de 533 p. 100, proposée par le gouvernement en 1976 en vertu du programme de recouvrement et de répartition des coûts, on comprendra nos réticences devant les Bill C-40. Nous nous demandons si ce bill n'est pas simplement un moyen nouveau et plus radical pour imposer des droits dans les aéroports du gouvernement, pour empêcher, semble-t-il, tous les utilisateurs de ces aéroports d'avoir leur mot à dire dans l'évaluation des droits imposés pour l'usage des services aéroportuaires assurés par le gouvernement.

Notre mémoire montre clairement que nous n'approuvons pas les diverses exigences que l'on se propose de nous imposer: dépôt de garant, délivrance de permis supplémentaires pour le personnel d'entretien, nouvelles conditions d'entretien d'un aéronef, délivrance de permis pour les locaux d'entretien, sans parler de la mesure inique selon laquelle tous les frais, imposés par le gouvernement pour l'utilisation normale des installations aéroportuaires, et non réglés constitueraient automatiquement un privilège sur l'aéronef ayant fait l'objet de ces taxes.

Bref, nous sommes d'avis que le Bill C-40 impose arbitrairement des conditions qui risquent d'empêcher le Canada de continuer à former les pilotes, activité jusqu'à présent rentable qui a toujours eu une grande importance pour le pays, en temps de guerre ou en temps de paix.

[Texte]

• 2020

Our Association is one of Canada's foremost flight training agencies and unless it is shackled by arbitrary government regulation, it can continue to supply private, commercial and airline pilot training at costs within the reach of Canadians.

Having said that, Mr. Chairman, and with the knowledge that the Committee members have not had a chance to study the brief, I will go through, if I may, and summarize where it is possible to do so.

I think that the introduction is important insofar as the RCFCA considers that the adoption of Bill C-40 in the form published for its first reading in the House of Commons on March 9, 1977, could have an extremely harmful effect upon private aircraft operations generally and upon flying club operations in particular.

In the development of this brief the accent will, of necessity, be placed on the effect that the bill will have on RCFCA participating member clubs. These are the clubs that hold Air Transport Committee licences to conduct flying training. They are authorized, as I say, by Transport Canada for flight training and related services to the members, and the combined total of that membership exceeds 10,000 individuals.

The RCFCA clubs are located in large and small centres in Canada. They have efficiently provided flight training and related services at reasonable cost since 1929. The same clubs provided *ab initio* and advanced instruction to more than 41,000 pilots in the operation of the British Commonwealth Air Training Plan during World War II. Postwar RCFCA-trained pilots are currently flying privately and commercially in Canada and other parts of the world in all pilot-in-command capacities, including those associated with airline flight operations.

The RCFCA has contributed faithfully and objectively to the orderly development of aviation in Canada and the record will show that the Association has strenuously opposed all arbitrary measures that threaten reasonable and unrestricted use of air facilities that Canada required for such development, many of which facilities the clubs themselves may have initially provided for Canada.

In January of 1976, the RCFCA joined forces with other interested aviation entities to defeat the imposition of a new scale of landing fees at government operated airports. Proposed as they were under the government's cost allocation and recovery program, they constituted a 533 per cent increase over charges then levied. At that time, a further meeting on the subject between the government and commercial aviation was promised but did not take place.

With the introduction of Bill C-40 and in the absence of any prior notice to its first reading in the House, the RCFCA feels that it has good reason to fear that the government-industry consultative processes had in this case simply been bypassed. This cause for alarm is not in any way relieved by our

[Traduction]

Dans le domaine de la formation des pilotes, notre association est l'une des plus importantes au Canada, et si elle n'est pas ébranlée par des règlements arbitraires du gouvernement, elle pourra continuer à offrir une formation, privée, de pilote commercial et de pilote de ligne à des prix abordables pour les Canadiens.

Ceci dit, monsieur le président, puisque les membres du Comité n'ont pas eu le temps d'étudier le mémoire, si vous le permettez, j'en ferai la lecture en résumant partout où ce sera possible.

Je crois que l'introduction est importante, car la RCFCA estime que le Bill C-40, s'il était adopté tel qu'il a été présenté en première lecture à la Chambre des communes le 9 mars 1977, aurait un effet extrêmement néfaste sur l'exploitation des avions privés en général et sur celle des clubs d'aviation en particulier.

Dans ce mémoire, nous mettons nécessairement l'accent sur l'effet que le projet de loi aura sur les clubs d'aviation, membres de la RCFCA. Il s'agit de clubs détenant un permis du Comité sur le transport aérien qui leur permet de donner une formation de pilote. Comme je l'ai dit, ils ont une autorisation de Transport Canada leur permettant d'offrir une formation et des services connexes à leurs membres, dont le nombre s'élève à plus de 10,000.

Les clubs d'aviation, membres de la RCFCA, se retrouvent tant dans les grands centres du Canada que dans les petits. Depuis 1929, ils offrent des cours d'aviation et des services connexes à un prix raisonnable. Ces clubs ont offert des cours d'initiation et de perfectionnement à plus de 41,000 pilotes, dans le cadre du programme intitulé *British Commonwealth Air Training Plan*, pendant la Seconde guerre mondiale. Les pilotes que la RCFCA a formés après la guerre, effectuent couramment des vols privés et commerciaux au Canada et à l'étranger, et peuvent assumer tous les rôles de commande, y compris ceux demandés dans les vols qu'assurent les sociétés aériennes.

La RCFCA a, c'est un fait indéniable, contribué avec beaucoup de régularité à développer l'aviation au Canada. L'histoire montre que l'association s'est fermement opposée à l'adoption de toute mesure arbitraire menaçant l'utilisation raisonnable et sans restriction des installations aéroportuaires dont le Canada a eu besoin pour cette mise en valeur, un bon nombre d'entre elles étant dues à l'initiative des clubs eux-mêmes.

En janvier 1976, la RCFCA s'est jointe à d'autres groupes intéressés à l'aviation pour contester l'imposition de nouvelles échelles de droits d'atterrissage dans les aéroports exploités par le gouvernement. Selon le programme proposé de recouvrement et de répartition des coûts, cette nouvelle échelle représentait une hausse des 533 p. 100 des droits alors imposés. À l'époque, on avait promis de tenir une autre réunion des responsables du gouvernement et des représentants de l'aviation privée et commerciale, mais elle n'a jamais eu lieu.

Comme le Bill C-40 a été présenté, et que la première lecture à la Chambre des communes a eu lieu sans aucun préavis, la RCFCA s'estime justifiée de craindre que le processus consultatif entre le gouvernement et l'industrie n'ait, dans ce cas, été tout simplement aboli. Cette cause d'inquiétude

[Text]

interpretation of the absolute powers to charge which the bill would give the Transport Minister. We submit that in an area of communication service so vital to Canada, the potential to charge beyond the ability of commerce to bear can only be described as frightening.

The areas of concern to this Association in Bill C-40 are delineated as Clause 2 of the bill repealing Section 5(a) of the Act—and I am going to omit this next part, if I may, please, because I am going back to it, to bring it out under headings, and I will save some time this way.

• 2025

Under *Powers to charge*, the amendment appears to provide the Minister with unlimited power in the imposition of fees and charges. They can be applied, apparently, arbitrarily at any time and without notice. This granting of carte blanche to the Minister is unacceptable to the RCFCA on the grounds that it renders impossible the establishment and the maintenance of guaranteed rates for the services that our club provides for their members. The RCFCA considers that this amendment holds a greater implied threat to its clubs than did the 1976 Carp proposal, which, as I mentioned before, attempted to impose new landing fees in excess of 500 per cent.

Under the requirement for security bond, the RCFCA strongly objects to the imposition of any type of bond or security having to be placed with government to guarantee payment of charges. In challenging the need for such action, the RCFCA asks the following questions. One, what past record of nonpayment of government levied charges makes such an objectionable requirement universally necessary? Two, why should such a requirement be imposed upon the majority of government facility users who regularly and promptly honour government invoices? Three, who would establish the extent of the "security" required by the Minister? Four, what will be the cost of establishing yet another bureaucracy to administer the bonding or the security system? Five, what is the definition of an operator in respect of this amendment? Six, would the proposal make it impossible for any operator to use DOT facilities if he could not prove to the satisfaction of airport authorities that he had in fact provided security? These, Mr. Chairman and Committee members, ladies and gentlemen, are some of the questions that the requirement for the security bond raises with us.

We are indeed astounded that a government agency would proposed that any charges owing government with regard to aircraft use of government facilities should automatically constitute a lien or liens on the subject aircraft, permitting government to seize and to sell or to otherwise dispose of aircraft in order to satisfy government claims. Does this mean that privately owned aircraft, for example, would be seized for

[Translation]

n'est nullement atténuée par l'interprétation que nous faisons des pouvoirs absolus d'imposition de taxes que le projet de loi reconnaîtrait au ministre des Transports. Nous estimons que, lorsqu'il s'agit de communications aussi vitales pour le Canada, le pouvoir d'imposer aux entreprises aéronautiques commerciales des taxes exorbitantes est inquiétant, c'est le moins qu'on puisse dire.

Les parties du Bill C-40 qui préoccupent l'association sont l'article 2 du projet de loi abrogeant l'article 5a) de la loi... et je vais laisser tomber cette partie du mémoire, si vous le permettez, car j'ai l'intention d'y revenir dans un examen, chapitre par chapitre, ce qui économisera du temps.

En ce qui concerne le pouvoir d'imposition de taxes, cet amendement semble donner au ministre un pouvoir illimité lui permettant d'imputer des frais et taxes arbitrairement, en tout temps et sans préavis. La RCFCA n'accepte pas que le ministre ait carte blanche pour la bonne raison que cela rend impossible d'établir et de maintenir des taux garantis pour les services que nos clubs dispensent à leurs membres. Selon la RCFCA, cet amendement représente pour les clubs une menace encore plus importante que les propositions de 1976 faites en vertu du PRRC, qui tentaient d'imposer de nouveaux frais d'atterrissage, représentant une augmentation supérieure à 500 p. 100.

Quant à l'imposition d'une garantie sous la forme d'une obligation ou d'une lettre de crédit à déposer auprès du gouvernement pour garantir le paiement des taxes, la RCFCA s'y oppose fortement. Mettant en doute la nécessité d'une telle mesure, la RCFCA désire poser les questions suivantes. Premièrement: existe-t-il un arriéré de taxes imposées par le gouvernement et impayées, rendant universellement nécessaire une disposition aussi inacceptable? Deuxièmement: pourquoi une telle disposition devrait-elle être infligée à la majorité des utilisateurs des services du gouvernement qui paient régulièrement et promptement les frais qui leur sont imputés? Troisièmement: qui déterminera l'importance de la «garantie» requise par le ministre? Quatrièmement: combien coûtera la bureaucratie additionnelle nécessaire à l'administration du système des obligations ou des garanties? Cinquièmement: dans le cadre de cet amendement, quelle est la définition de l'«exploitant»? Sixièmement: cette proposition empêchera-t-elle un exploitant d'utiliser les installations du ministère des Transports, s'il ne peut prouver à la satisfaction des autorités de l'aéroport qu'il a déjà versé une garantie? Telles sont, monsieur le président, messieurs les membres du Comité, mesdames et messieurs, quelques-unes des questions que soulève chez nous l'établissement du dépôt obligatoire d'une garantie sous la forme d'une obligation.

En fait, nous sommes stupéfaits de voir un organisme gouvernemental proposer que les taxes dues au gouvernement, à la suite de l'utilisation par les propriétaires ou l'exploitant d'un aéronef, des installations du gouvernement constituent un privilège sur l'aéronef en question, ce qui permettrait au gouvernement de saisir ou de vendre ledit aéronef ou d'en disposer de toute autre manière pour régler les taxes non versées au

[Texte]

nonpayment of a small parking or other service fee that could possibly remain inadvertently unpaid or even be in dispute?

With regard to the licensing of maintenance personnel, the RCFCA member clubs provide in most cases maintenance for club and club members' aircraft. Club maintenance personnel are comprised of Department of Transport licensed air engineers and, working under their direct supervision, certain apprentice engineers and aircraft service attendants, depending upon the size of the club. This amendment appears to the RCFCA to be unnecessarily duplicative with regard to the licensing of such personnel, since they are already licenced; they are required to be so by the appropriate DOT authority.

With regard to conditions which aircraft may be maintained, the introduction of the words "and maintained" to this regulation merely, in our view, duplicates the existing policy presently exercised by DOT. At the present time, the conditions under which the maintenance of aircraft is performed are liable for inspection by DOT personnel at any time. These inspections are carried out on a regular basis, and they ensure that the conditions remain acceptable to DOT standards.

Concerning licensing of premises as such, these premises are open to inspection by any authorized DOT inspector. We must ask, therefore, what can DOT possibly gain by requiring a licence for premises that have hitherto been satisfactorily used to perform maintenance functions acceptable in quality to DOT? Also, what would be the criteria for licence in the case of flying clubs? Would they be expected to provide new elaborative, elaborate and therefore cost-prohibitive facilities in order to satisfy the Department of Transport?

• 2030

Under "may make regulations" and the investigation of accidents or incidents as indicated in the foregoing, all flying club premises are open to DOT inspection at any time upon reasonable notice. We therefore question the need for the Minister to have powers to make new regulations in respect of premises entry, believing that any further incursion into this matter would constitute an unnecessary invasion of privacy.

To conclude, the Royal Canadian Flying Clubs Association wishes it to be understood that its members are not averse to paying their fair share of the cost of the air facilities they need to use. This position is a matter of record having been established in writing in earlier submissions to the government.

This paper, therefore, should not be interpreted as an effort to defeat reasonable increases in air facility charges where it can be proven to RCFCA satisfaction that such would consti-

[Traduction]

gouvernement. Cela signifie-t-il qu'un aéronef appartenant à un particulier pourrait être saisi pour non-paiement de frais minimes de stationnement ou de frais relatifs à un autre service que l'intéressé pourrait très bien ne pas avoir payés par inadvertance ou parce qu'il n'a pas acquitté des frais qu'il conteste?

Pour ce qui est de la délivrance de permis pour personnel d'entretien, les clubs, membres de la RCFCA, se chargent, pour la plupart, de l'entretien de leurs aéronefs ou de ceux de leurs membres. Dans chaque club, le personnel d'entretien comprend des ingénieurs en aéronautique, détenteurs de permis délivrés par le ministère des Transports, ainsi que des apprentis ingénieurs et des aides dont le nombre dépend de l'importance du club et qui travaillent tous sous la direction des ingénieurs. La RCFCA estime que cet amendement aboutit à un double emploi puisque le personnel détient déjà un permis en vertu des règlements du ministère des Transports.

Pour ce qui est des conditions d'entretien des aéronefs, l'introduction de l'expression «et entretenu» à cette disposition fait double emploi avec les règlements actuels du ministère des Transports. En effet, les conditions dans lesquelles l'entretien des aéronefs est effectué peuvent en tout temps faire l'objet d'inspection par le personnel du ministère des Transports; ces inspections ont lieu régulièrement, il n'est donc pas permis de douter que lesdites conditions sont toujours conformes aux normes du ministère des Transports.

Pourquoi également exiger un permis pour les locaux d'entretien? Les inspecteurs compétents du ministère des Transports peuvent toujours les inspecter. Que viendrait donc ajouter un permis à des locaux jugés jusqu'à maintenant conformes aux normes d'entretien du ministère? En outre, quels seraient les critères qui régiraient la délivrance de permis aux clubs aéronautiques? Ces clubs seront-ils obligés de se doter de nouvelles installations plus importantes et, par conséquent, plus coûteuses pour satisfaire aux exigences du ministère des Transports?

Quand au pouvoir d'établir des règlements et de faire des enquêtes sur les accidents et les incidents, comme nous l'avons déjà dit, tous les clubs aéronautiques permettent au ministère des Transports d'inspecter leurs locaux en tout temps, moyennant un préavis raisonnable. Nous contestons par conséquent qu'il soit nécessaire de conférer au ministre le pouvoir d'établir de nouveaux règlements relatifs à l'accès aux locaux, parce que nous croyons que tout ajout supplémentaire au règlement actuel constituerait une atteinte inutile à la vie privée.

En conclusion, la *Royal Canadian Flying Clubs Association* souhaite qu'il soit bien compris que ses membres ne se refusent à payer leur juste part du coût des installations aéroportuaires dont ils peuvent avoir besoin. Cette attitude est déjà bien connue et elle a été réaffirmée au gouvernement par écrit dans divers mémoires.

Le présent mémoire ne doit donc pas être perçu comme une tentative de la part de l'Association de faire obstacle aux augmentations raisonnables de taxes sur les installations aéro-

[Text]

tute fair and equitable levy and that as such they do not exceed the ability of the flight training industry to pay.

Mr. Chairman, our Association welcomes the opportunity to put this paper before this Committee, and I would be pleased to answer any questions that I could from your Committee members.

The Chairman: Thank you, Mr. Paris.

We will call Clause 1, which will be general discussion which will take place on this clause.

On Clause 1.

Mr. McKenzie.

Mr. McKenzie: Thank you, Mr. Chairman. Gathering from the brief that has been presented here tonight, you gentlemen have not received a very satisfactory response from the government over the last number of years, and I have been involved in this—the concerns over the flying associations and different flying clubs for the last couple of years, and I would just like to refer to one letter I received from the Winnipeg Flying Club in regard to proposed increases in MOT landing fees. This was a letter directed to you, Mr. Paris, and it states:

The Winnipeg Flying Club wishes to restate its posture on the above subject as submitted to you by letter June 18, 1973, and which at that time refuted the imposition of a \$5 landing fee at five international airports in Canada.

And I notice that some of your main concerns are that there is no provision to appeal MOT's regulations under Section 28 of the Federal Court of Canada Act and it does not provide a route to appeal, contrary to MOT thinking. This is where you have a dispute with MOT. But according to a Gowling and Henderson lawyers's report commissioned by COPA, the Section 28 application is not an appeal but rather a review proceeding on how will MOT's arbitrary decisions on user fees be balanced if no appeal route exists.

You are not the only group in Canada that is concerned about this Order in Council procedure that the present government is using. As a matter of fact, just this afternoon I spoke on behalf of gun collectors and sportsmen across this country who are very concerned about the present dictatorial aspects of the present government in the use of Orders in Council. And just to give you an example of what is going on right through the whole government, not just with your little group, last year there were 3,327 Orders in Council in 1976, and none of them were later brought before Parliament for discussion. So you certainly have a justified complaint. We have a veritable dictatorship on our hands with the present government and you are just another group that is on their list.

[Translation]

portuaires, lorsque la RCFCA a la preuve que lesdites augmentations sont justifiées et raisonnables et qu'elles ne constituent pas un fardeau que l'industrie de la formation dans le domaine de l'aéronautique est incapable d'absorber.

Monsieur le président, notre Association accueille avec plaisir la possibilité de présenter ce mémoire à votre Comité, et je suis tout à fait disposé à répondre à toutes les questions qui nous seront posées par les membres du Comité, dans la mesure du possible.

Le président: Merci, monsieur Paris.

Nous passons à l'article 1 et à la discussion générale de cet article.

Article 1.

Monsieur McKenzie.

M. McKenzie: Merci, monsieur le président. A en juger par le mémoire que vous avez présenté ici ce soir, messieurs, vous n'avez pas obtenu une réaction très satisfaisante de la part du gouvernement au cours des dernières années, et j'ai participé à cette discussion au sujet des associations de pilotes et des différents clubs aéronautiques; j'aimerais faire état d'une lettre que j'ai reçue du *Winnipeg Flying Club* au sujet des augmentations des droits d'atterrissage proposées par le ministère des Transports. Cette lettre vous était adressée, monsieur Paris, et on peut y lire:

Relativement au sujet susmentionné, le Winnipeg Flying Club désire réitérer sa position qui vous a été communiquée dans une lettre en date du 18 juin 1973, époque à laquelle le club a rejeté l'imposition d'un droit d'atterrissage de \$5 dans cinq aéroports internationaux du Canada.

Je remarque que votre principale inquiétude porte sur le fait qu'il n'existe aucune disposition permettant d'interjeter appel relativement aux règlements du ministère des Transports établis en vertu de l'article 28 de la Loi sur la Cour fédérale où il n'existe aucune disposition d'appel, contrairement à ce qu'en pense le ministère des Transports. C'est là l'objet de votre désaccord avec le ministère. Mais si l'on se fie à l'étude des avocats Gowling et Henderson, étude commandée par la COPA, l'application de l'article 28 ne constitue pas un appel mais plutôt une procédure de révision portant sur la façon de rectifier les décisions arbitraires du ministère des Transports relativement aux droits imposés à l'utilisateur, s'il n'existe pas de procédure d'appel.

Vous n'êtes pas le seul groupe au Canada qui soit par la procédure des décrets du conseil utilisés par le gouvernement actuel. En fait, cet après-midi même, j'ai parlé au nom des collectionneurs d'armes à feu et des sportifs de partout au pays inquiets de l'usage quelque peu dictatorial que le gouvernement fait des décrets du conseil. Pour vous donner un exemple de ce qui se passe partout dans ce gouvernement, et non seulement pour votre petit groupe, l'an dernier, en 1976, il y a eu 3,327 décrets du conseil, et aucun n'a été par la suite présenté au Parlement pour discussion. Alors vos plaintes sont certainement justifiées. Le gouvernement actuel recourt à une véritable dictature, et vous n'êtes pour lui qu'un groupe, entre beaucoup d'autres.

[Texte]

Would you have any further comment in regard to Section 28 with the appeal? Apparently you have had quite in-depth discussions with your attorneys on this. Could you give us some more information on this?

• 2035

Mr. Paris: In our case, Mr. McKenzie, the consultative situation between the Ministry of Transport and our Association has been effective. We have run into certain difficulties in the last months when, under the cost allocation and recovery program, landing fees were examined and a government proposal came forth. To give the government its due, we were able to discuss this, and I believe, to show the government that what they were doing at that time was not acceptable. In other fields, in the application of rents, for example, to cite rental increases, we have not been as successful. So, to summarize, may I just say that what we are concerned about is what might come out of this full power to charge, without, from what we see, consultation.

Mr. McKenzie: This is the concern of the gun collectors and sportsmen in Canada; there is no proper procedure for any proper notification. Not everybody gets the *Canada Gazette* where, I presume, these changes would be listed. I can be corrected if I am wrong on this, but this is the concern of the gun collectors.

Mr. Condon: Mr. Chairman, on a point of order.

The Chairman: Mr. Condon.

Mr. Concon: Mr. Chairman, are we talking about Bill C-40 or C-51? I am not too familiar with the two connotations. As the Transport Committee is sitting on Bill C-40, I would assume that we would discuss that bill.

The Chairman: Mr. McKenzie, I would urge you to stay with Bill C-40, please.

Mr. McKenzie: Well, they both have such similarities. They are almost identical. And in the brief that is presented to us tonight, the demise of the consultative process is, of course, the concern . . .

Mr. Mazankowski: That is participatory democracy.

Mr. McKenzie: We do not have it in Canada, no. This is the concern of the gun collectors.

Now you state here:

With the introduction of Bill C-40 and in the absence of any notice prior to its first reading in the House . . .

Are you referring to the *Canada Gazette* and how many people read the *Canada Gazette*? Is it your concern that MOT will bring in some rule or regulation that is going to be detrimental

[Traduction]

Avez-vous d'autres remarques à faire relativement à l'article 28 et à la procédure d'appel? Vous semblez avoir eu une discussion très sérieuse avec vos avocats à ce sujet. Pourriez-vous nous donner d'autres détails?

M. Paris: Monsieur McKenzie, dans notre cas, les consultations qui ont été engagées entre le ministère des Transports et notre Association ont porté leurs fruits. Certes, nous nous sommes heurtés à certaines difficultés au cours des derniers mois, dans le cadre du programme de répartition des dépenses et de recouvrement, lorsque le gouvernement a avancé des propositions après que la question des droits d'atterrissage eût été examinée. Je pense que nous avons pu montrer au gouvernement que les mesures qu'il prenait à cette époque n'étaient pas acceptables. En ce qui concerne l'augmentation des loyers, par exemple, nos efforts n'ont pas été couronnés du même succès. Pour résumer, je dirai que, ce qui nous inquiète, c'est la façon dont on utilisera ces pouvoirs d'imposer des taxes, étant donné que, à notre avis, on ne procédera pas à des consultations.

M. McKenzie: C'est la préoccupation que nourrissent les collectionneurs d'armes à feu et les chasseurs au Canada; il n'y a pas de procédure satisfaisante concernant les préavis. Je ne pense pas que tous les citoyens reçoivent la *Gazette du Canada* qui, je le suppose, informe des modifications qui sont apportées. Que l'on me corrige si je me trompe, mais je pense qu'il s'agit là d'une préoccupation que nourrissent les collectionneurs d'armes à feu.

M. Condon: Monsieur le président, j'invoque le Règlement.

Le président: Monsieur Condon.

M. Condon: Monsieur le président, qu'étudions-nous, le Bill C-40 ou le Bill C-51? Comme le Comité des transports est saisi du Bill C-40, je pense qu'il nous faudrait limiter nos travaux à son étude.

Le président: Monsieur McKenzie, je vous demanderai de bien vouloir limiter vos remarques au Bill C-40.

M. McKenzie: Dans un certain sens, ces deux bills se ressemblent. Ils sont presque identiques. Nous pouvons constater, d'après le mémoire qui nous a été remis ce soir, que l'on se préoccupe de l'absence de consultation . . .

M. Mazankowski: C'est ce qu'on appelle la démocratie de participation.

M. McKenzie: Ce n'est certainement pas le genre de démocratie que nous avons au Canada. Comme je le disais, il s'agit là d'une préoccupation que nourrissent les collectionneurs d'armes à feu.

Vous déclarez dans le mémoire:

Comme le Bill C-40 a été présenté et la première lecture à la Chambre des communes a eu lieu sans aucun préavis . . .

Faites-vous allusion à la *Gazette du Canada*? Combien de personnes lisent la *Gazette*? Êtes-vous inquiets parce que le ministère des Transports promulguera des règlements qui

[Text]

to your operation and you have no way of finding out about it until after the notice has been listed in the *Canada Gazette*?

Mr. Paris: Mr. McKenzie, our Association and the other aviation associations are normally consulted. I give you as an example the CARP program where the associations were indeed consulted. Now the landing fee portion of the CARP program has been withdrawn, at least temporarily, and we see in Bill C-40 a rework of it, which denies us the consultation process.

Mr. McKenzie: So this is a backward step. Your concern is the lack of consultation with MOT's new rules and regulations being brought in.

Mr. Paris: In respect of this charging program, yes.

Mr. McKenzie: I see. Well, I am just here tonight to listen to you, and I can understand your concerns.

That is all I have for this time, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. McKenzie. Mr. Condon.

Mr. Condon: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Paris, you did not make it very clear exactly what discussions you had before this bill had been presented. Could you tell us what dialogue you had with the MOT over this bill and the effect it would have on your particular association?

Mr. Paris: None, sir.

Mr. Condon: You had no discussion. Could you place a dollar value on the difference to the individual pilot between what it is now and what it will be after this bill is passed?

Mr. Paris: It is not possible to answer that question, sir, because we do not know what the charges would be. If I may enlarge upon that, as we interpret this, the Minister may impose any charge for any service, so it would be impossible to calculate what you are asking.

• 2040

Mr. Condon: Your main reservations obviously are that the Minister or the ones preparing this bill obviously had no discussion with you or any other organization in Canada regarding this particular bill.

Mr. Paris: I cannot speak for the other organizations, but they had no discussion with the Royal Canadian Flying Clubs Association.

Mr. Condon: Fine. That is all, Mr. Chairman.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I note that you have found the provisions of this bill rather astounding, and I just want to associate myself with the words of the Member for Winnipeg South Centre, Mr. McKenzie, whom I think by direct word or by implication made it very clear that this is only one of many pieces of legislation where we have this sort

[Translation]

auront une incidence néfaste sur vos activités et parce que vous ne pourrez en être informés avant leur publication dans la *Gazette du Canada*?

M. Paris: Monsieur McKenzie, d'ordinaire, on consulte notre association ainsi que les autres associations aéronautiques. Lors de l'élaboration du programme CARP, on a consulté les associations. Les dispositions de ce programme relatives au droit d'atterrissage ont été retirées, à titre temporaire tout du moins, et nous pouvons constater qu'on les a modifiées dans le cadre du Bill C-40, mais que l'on a supprimé le processus de consultation.

M. McKenzie: Il s'agit donc d'un pas en arrière. Vous êtes inquiets de ce que l'on ne vous consulte pas à propos des règlements du ministère des Transports.

M. Paris: A propos de cette imposition de taxes, oui.

M. McKenzie: Je vois. Je suis ici ce soir pour vous entendre et je comprends vos préoccupations.

Monsieur le président, ce sera tout pour le moment.

Le président: Merci, monsieur McKenzie. Monsieur Condon.

M. Condon: Merci, monsieur le président.

Monsieur Paris, vous ne nous avez pas dit précisément quel genre de discussions vous aviez eues avec les responsables avant la présentation du présent bill. Pouvez-vous nous dire si vous avez eu des entretiens avec les représentants du ministère des Transports à propos du bill et de ses incidences sur votre association?

M. Paris: Il n'y en a pas eu.

M. Condon: Il n'y en a pas eu d'entretien. Pourriez-vous chiffrer la différence entre les taxes qu'un pilote doit payer à l'heure actuelle et celles qu'il devra verser une fois que le bill aura été adopté?

M. Paris: Il n'est pas possible de répondre à cette question parce que nous ne savons pas quel sera le montant des taxes. D'après ce que nous comprenons, le ministre pourra imposer des taxes de n'importe quel montant en échange d'un service particulier, aussi est-il impossible de vous donner des chiffres.

M. Condon: Si vous exprimez des réserves, c'est que votre association, ainsi d'ailleurs que les autres associations canadiennes, n'ont pas été consultées avant la préparation du bill, que ce soit par le ministre ou par les fonctionnaires chargés de sa rédaction.

M. Paris: Je ne puis parler au nom des autres associations, mais je puis vous dire que la *Royal Canadian Flying Clubs Association* n'a pas été consultée.

M. Condon: Très bien. Monsieur le président, ce sera tout.

M. Mazankowski: Monsieur le président, je constate que vous avez été profondément surpris par les dispositions du bill et je voudrais me joindre au député de Winnipeg Sud-Centre, M. McKenzie, qui a fort justement signalé que ce bill était l'une des nombreuses mesures législatives en vertu desquelles

[Texte]

of open-endedness and very broad, discretionary powers vested in the Governor in Council and in fact in the Minister.

As he correctly pointed out, Bill C-51, which is being debated in the House of Commons today, is causing a number of members alarm and concern over the fact that the principle of the bill is one thing but the kind of regulations that will flow therefrom are certainly another. This is what we really see wrong with this particular piece of legislation.

I would like to ask you, Mr. Paris, if you could give the committee some idea as to how you would suggest we could go about changing this bill, particularly in respect of the powers to charge. What sort of appeal provisions or what sort of a modification would you consider to be adequate in terms of applying the principle of the powers to charge? I think you correctly pointed out that as an industry you are prepared to pay your fair share but that there should be some degree of consultation and there should be some avenue for appeal or some avenue to consult. I am wondering if for the benefit of the committee you might give us some idea as to how you would suggest we might proceed in enshrining something of that nature in the bill.

Mr. Paris: Mr. Mazankowski, from the point of view of previous experience, we have had discussions with Transport Canada on matters that affected the livelihood of flying clubs, particularly the financial livelihood. I see no possibility of that continuing with the wording that I see in Bill C-40. So to answer your question, to return to a consultative process with the industry in respect of these powers would answer our question and would serve our purpose.

Mr. Mazankowski: What we have to do is write it in the bill in some manner. As it now stands, I think, the Minister could almost advocate a new charge everyday without any notification. Would you consider, say, a 90-day notice, a 6-month notice or a 30-day notice with some provision for appeal to be satisfactory?

What I am really concerned with is that we have the piece of legislation before us and as legislators we want to try to incorporate some measures which would assist organizations such as yours in dealing with this piece of legislation in a fair and equitable manner. I really want to find out what you might consider as being fair in terms of advancing sufficient notice of an intended increase in landing fees and other services provided.

Mr. Paris: Without attempting to put exact words to it, we would be quite happy if there was something in the bill which suggested that the consultative process continue in matters where the Minister is going to act in a manner that is going to affect livelihood.

If I may, Mr. Chairman, perhaps I could give you an example. Up until the attempted introduction of the 533 per cent landing fee, the flying clubs and the flying schools, for that matter anyone who was selling flying, knew their own costs: they knew the external costs, including landing fees, hangers fees and what not. They were able to prepare a price package for their members and be able to say that your flying training licence, your private pilot licence or commercial is

[Traduction]

le gouverneur en conseil, et en fait le ministre, se voient conférer des pouvoirs discrétionnaires.

Il a fort justement indiqué que le Bill C-51, que l'on étudie aujourd'hui à la Chambre des communes, préoccupe considérablement les députés parce que les règlements qui seront promulgués dans le cadre de ce bill n'auront peut-être rien à voir avec ses principes. C'est d'ailleurs, à notre avis, un problème qui se pose à propos du bill à l'étude.

Monsieur Paris, j'aimerais que vous nous indiquiez comment nous pourrions apporter des modifications au bill, notamment en ce qui concerne les pouvoirs d'imposer des taxes. Vous avez fort justement signalé que vous êtes prêts à payer votre part, mais que, d'un autre côté, il faudrait engager des consultations, prévoir des possibilités d'appel. J'aimerais que vous nous indiquiez comment il nous serait possible de modifier le bill dans ce sens.

M. Paris: Monsieur Mazankowski, nous avons déjà eu des entretiens avec les représentants du ministère des Transports à propos des aéroclubs et, en particulier, à propos de leur situation financière. Compte tenu du Bill C-40, je ne pense pas qu'il sera possible de poursuivre ces entretiens. Par conséquent, pour répondre à votre question, je dirais qu'il serait fort utile d'engager à nouveau un processus de consultation avec les associations comme la nôtre à propos de ces pouvoirs.

M. Mazankowski: Il faudrait donc apporter une modification au bill. En vertu du présent bill, le ministre pourrait imposer de nouvelles taxes chaque jour, sans donner de préavis. Pensez-vous qu'il serait satisfaisant d'avoir un préavis de 90 jours, de six mois ou de trente jours, avec la possibilité d'interjeter appel?

Nous sommes saisis d'un bill et, en tant que législateurs, nous aimerions pouvoir le modifier de façon à aider des associations comme la vôtre. J'aimerais que vous nous disiez quel préavis il conviendrait de donner avant d'augmenter les droits d'atterrissage et les tarifs des autres services fournis.

M. Paris: Nous aimerions que l'on inclue dans le bill un article nous donnant la certitude que le processus de consultation sera poursuivi à propos des mesures que prendra le ministre et qui auront une incidence sur nos activités.

Monsieur le président, permettez-moi de vous donner un exemple. Avant que l'on essaie d'augmenter de 533 p. 100 les droits d'atterrissage, les aéroclubs, les écoles de pilotage connaissent leurs coûts; les droits d'atterrissage, les frais de location des hangars etc. Ils étaient en mesure d'établir des prix globaux à l'intention de leurs membres, d'indiquer combien coûteraient les cours de pilotage, combien coûterait l'obtention du permis de piloter. Avec ces nouvelles modifications,

[Text]

going to be within this framework of money. It is not possible under the new change. I would like to see it made possible so that the government could continue to consult with us when such vital matters are under fire.

• 2045

Mr. Mazankowski: Was a formal consultative arrangement made, or was it just a sort of informal one? Was there any structure to the form of your consultation?

Mr. Paris: Oh, yes. We would have due notice of a government intention to propose new legislation.

Mr. Mazankowski: Through the *Canada Gazette*?

Mr. Paris: Not necessarily; directly from Transport Canada.

Mr. Mazankowski: I see.

Mr. Paris: And, of course, the *Canada Gazette*.

Mr. Mazankowski: And you fear that will not take place under the present legislation?

Mr. Paris: I am afraid it will not take place under this legislation, yes. That is one of our fears.

Mr. Mazankowski: Have you followed this through with Transport Canada to ascertain whether in fact such would be the case, or is this simply an assumption based upon the legislation as you interpret it?

Mr. Paris: It is an assumption based upon the legislation, but one also based upon our experience with the CARP program and the fact that the government did promise, in my recollection, another meeting on the 1976 CARP discussions, which we did not get. Now we are wondering, as I said in our brief, whether this is a rework.

Mr. Mazankowski: The CARP proposal was sprung upon you without any notification at all. Is that correct?

Mr. Paris: No. The CARP proposal was given to us in detail and we were permitted to consult with Transport Canada on it. We were in fact briefed on the CARP proposal. All we are really asking of this amendment is that this type of briefing continue.

Mr. Mazankowski: In connection with the security bond, which you take exception to, I share your concern. I understand that something like four carriers have been in default in terms of payment of charges to the airports for services rendered. I am not sure whether the fact of four carriers coming in default constitutes sufficient reason to establish a bond requirement. What alternative would you suggest to the proposal that is established here? I think it is fair to say that a carrier that uses the facility, whatever the cost, certainly has an obligation to pay those costs. Do you think four is an insufficient number to result in the heavy-handed approach that we have under the provisions of this legislation?

Mr. Paris: In industry, lien action is taken in specific cases. I do not know of any other sphere of operation where every

[Translation]

ce ne sera plus possible. Nous aimerions que le gouvernement nous consulte avant d'adopter des mesures aussi importantes que celles-ci.

M. Mazankowski: Y avait-il des accords officiels à propos du processus de consultation, ou bien vous consultait-on à titre officieux?

M. Paris: Le gouvernement nous informait de ses intentions de proposer de nouvelles mesures législatives.

M. Mazankowski: Par l'intermédiaire de la *Gazette du Canada*?

M. Paris: Non, nous étions informés directement par le ministère des Transports.

M. Mazankowski: Je vois.

M. Paris: Et, bien sûr, par la *Gazette du Canada*.

M. Mazankowski: Vous craignez que l'on n'agisse pas de la sorte à propos du présent bill?

M. Paris: Oui, c'est exact, c'est là l'une de nos préoccupations.

M. Mazankowski: Vous êtes-vous informés auprès du ministère des Transports pour savoir si ce serait le cas, ou bien s'agit-il d'une simple hypothèse fondée sur la manière dont vous interprétez le bill?

M. Paris: Il s'agit d'une hypothèse fondée sur la façon dont nous interprétons le bill, mais aussi sur l'expérience que nous avons acquise à propos du programme CARP. D'autre part, si je me souviens bien, le gouvernement nous avait promis d'organiser une réunion à propos du programme CARP pour l'année 1976, mais cette réunion ne s'est pas tenue. Comme nous le signalons dans notre mémoire, nous craignons que la même situation se reproduise.

M. Mazankowski: Vous n'avez pas été averti des propositions concernant le programme CARP. Est-ce exact?

M. Paris: Non. Les propositions de ce programme nous ont été soumises en détail et nous avons pu consulter le ministère des Transports à ce propos. En fait, nous en avons été informés. Nous voulons que l'on continue à nous tenir informés.

M. Mazankowski: Vous n'acceptez pas les dépôts de garantie, et je dois dire que je partage vos préoccupations à ce sujet. Je crois savoir que quatre transporteurs n'ont pas payé aux aéroports les services reçus. Je me demande si c'est une raison suffisante pour exiger le dépôt d'une garantie. Que proposeriez-vous pour remplacer la mesure prévue ici? Tout transporteur qui utilise des installations devrait, bien sûr, payer les frais encourus. Étant donné que quatre transporteurs se sont trouvés dans ce cas, pensez-vous que cela soit une raison suffisante pour adopter une mesure aussi catégorique que celle-ci?

M. Paris: Dans l'industrie, des poursuites par voie de privilège sont intentées dans certains cas particuliers. Mais je ne

[Texte]

cent that may be owing to a person providing goods or services constitutes a lien permitting that person to seize personal property and to sell for satisfaction of that. It is unthinkable in our view simply because the aviation associations are doing day-to-day business with the government, and we have certainly not heard from Transport Canada or any of its regions that flying clubs have been in default and have not paid their bills.

Mr. Mazankowski: What about the section dealing with the requirement of liability insurance? I notice you do not mention that in your brief. Do you find that acceptable?

Mr. Paris: We have no comment on that. All of our members are required by law to carry insurance up to a minimum prescribed by the air transport committee.

Mr. Mazankowski: I see. The other area that you take issue with is, of course, the licensing of personnel and the licensing of maintenance facilities and premises. What you are really saying is that the requirements of the bill would essentially constitute a duplication of licensing requirements. Is that correct?

• 2050

Mr. Paris: This is correct, yes.

Mr. Mazankowski: Is there any area at all where you feel that such licensing would be required?

Mr. Paris: Not in the case of flying clubs that have operated on and off government airports and in and out of government buildings to the satisfaction of the Department of Transport regulating agency. We take issue with this because we really do not see any requirement for additional licensing, and we are fearful of what it might mean if it gets into the bureaucratic development chain. Does it mean, for example, that a flying club or a flying school operating out of a hangar presently on a government airport will need to spend thousands of dollars to revamp its maintenance facilities, when in fact they are satisfactory to the present establishment now and have been consistently? That is the question we are asking.

Mr. Mazankowski: Do you fear that with this legislation there could in fact be a general tightening up and modernization requirement on the part of maintenance facilities? We see the MOT going to quite exotic establishments in the airport structures that have been built, much to the concern of the airlines that have to pay the price and then pass the costs on to the travelling public. Do you foresee an upgrading of standards and requirements for maintenance facilities and thereby the possibility of increased costs associated with that, without necessarily increasing the safety elements connected thereto?

Mr. Paris: I do not foresee a requirement for the upgrading of standards that are now acceptable to Transport Canada. What I do fear is that by the time this legislation gets down to the working level, say in the regions, enabling regulations will be interpreted as meaning that sophisticated premises and equipment must be on hand before Transport Canada will

[Traduction]

connais pas d'autre secteur où les sommes dues aux personnes qui fournissent des biens et des services constituent un privilège permettant à ces personnes de saisir des biens d'un montant équivalant aux sommes dues. C'est, à notre avis, tout à fait impensable. En effet, les associations de l'aviation civile font affaire quotidiennement avec le gouvernement, et ni le ministère des Transports ni ses bureaux régionaux ne nous ont jamais dit que des aéroclubs n'avaient pas versé les sommes dues.

M. Mazankowski: J'aimerais en venir à l'article relatif à l'assurance responsabilité. Je constate que vous n'y faites pas allusion dans votre mémoire. Pensez-vous que cet article soit acceptable?

M. Paris: Nous n'avons aucune remarque à faire à ce propos. En vertu de la loi, tous nos membres doivent être assurés, conformément aux exigences du Comité du transport aérien.

M. Mazankowski: Je vois. Vous n'approuvez pas, bien sûr, les articles concernant la délivrance de permis aux personnes travaillant à l'entretien et la délivrance de permis à l'égard des locaux. Vous dites que le bill introduit inutilement un double emploi en ce qui concerne la délivrance des permis. Est-ce exact?

M. Paris: Oui, c'est exact.

M. Mazankowski: A votre avis, y a-t-il des domaines à propos desquels il serait nécessaire de délivrer des permis?

M. Paris: Pas en ce qui concerne les aéroclubs qui utilisent les aéroports et les installations du gouvernement conformément aux règlements établis par l'organisme de réglementation du ministère des Transports. Si nous n'approuvons pas cette modification, c'est que, à notre avis, il n'est absolument pas nécessaire de délivrer d'autres permis. D'autre part, nous craignons qu'une telle mesure n'alourdisse la bureaucratie. Faudra-t-il que les aéroclubs ou les écoles de pilotage, qui utilisent des hangars situés sur un aéroport du gouvernement, dépensent des milliers de dollars pour améliorer leurs services d'entretien, alors que ces services sont tout à fait satisfaisants à l'heure actuelle? Telle est la question que nous posons.

M. Mazankowski: Craignez-vous qu'en vertu de ce bill, il soit nécessaire de moderniser les services d'entretien? Nous pouvons constater que le ministère des Transports engage des travaux bien surprenants en matière d'infrastructure des aéroports. Cela préoccupe considérablement les compagnies aériennes qui doivent payer les services fournis et qui sont contraintes de faire payer le prix de ces services à leurs clients. Pensez-vous qu'il sera nécessaire de moderniser les installations d'entretien, ce qui entraînera peut-être une augmentation des coûts sans nécessairement améliorer la sécurité?

M. Paris: Je ne pense pas que les normes du ministère des Transports seront renforcées. Cependant, une fois que le bill sera promulgué, une fois que l'on aura adopté des règlements, je crains qu'il ne faille moderniser les installations pour que le ministère des Transports continue à autoriser les travaux d'entretien etc.

[Text]

continue to give its authority for maintenance. That kind of thing.

Mr. Mazankowski: We have seen that happen with regard to airport facilities. That is one of the problems we are having in Calgary today.

Mr. Paris: Exactly.

The Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski. Mr. Stevens.

Mr. Stevens: Thank you, Mr. Chairman. Through you, Mr. Chairman, I notice the witnesses have indicated under their item number one, Powers to Charge, that they feel this will give a kind of carte blanche as far as charges are concerned, and they go back to the 1976 CARP proposal that attempted to impose new landing fees in excess of 500 per cent. How do you find the charges, if you have this information, in Canada compared to charges generally in North America as far as airport facilities are concerned? I ask this because when we had Mr. Claude Taylor, head of Air Canada, before this Committee, he is on record as stating that landing fees and terminal assessments, if we get into the whole package, are higher in Canada than they are by and large in North America, and he quoted a figure of 20 per cent to 25 per cent higher. Do you find the same through your clubs?

Mr. Paris: In landing fees, no. The landing fee rate is very fair at the moment, and we have indicated to the government on occasions that we are very happy with it. At the same time, we have indicated that with the price of things, with inflation as it is and today's society as it is, we would be willing to accept an increase that we could bear; but we could not, as previously indicated, accept something in the order of 533 per cent. If this power to charge translates itself into anything like that, then the flying clubs and a good part of the training industry could be seriously hurt.

• 2055

Mr. Roy: Is that not why we are here?

Mr. Mazankowski: We are here to gain information.

Mr. Stevens: You mentioned on page 5 of your brief that you would be satisfied to pay what you would regard as fair and equitable levies. I notice you feel a 500 per cent increase would be too much. What do you feel would be a fair and equitable levy?

Mr. Paris: A fair and equitable levy would be a figure that would be worked out in consultation with the government, the representatives of which understood our ability to pay and the value of the services provided to us.

Mr. Stevens: If you were going to meet with those representatives tonight what would you suggest as being a fair and equitable amount?

Mr. Paris: Sir, if I were going to meet with those representatives tonight I would have done a lot of homework on that very issue.

Mr. Stevens: You cannot give us this figure tonight.

[Translation]

M. Mazankowski: C'est ce qui s'est passé à propos des installations des aéroports. C'est l'un des problèmes qui se pose à Calgary à l'heure actuelle.

M. Paris: C'est exact.

Le président: Merci, monsieur Mazankowski. M. Stevens.

M. Stevens: Merci, monsieur le président. Je vois que, au point n° 1, les témoins indiquent que la modification des pouvoirs d'imposer des taxes revient à donner carte blanche au ministre. Ils font allusion aux propositions faites en 1976, dans le programme Carp qui tentait d'imposer de nouveaux frais d'atterrissage supérieurs à 500 p. 100. Pouvez-vous nous dire ce que représente les taxes canadiennes d'utilisation des installations des aéroports par rapport aux taxes imposées en Amérique du Nord? Si je pose cette question, c'est que M. Claude Taylor, directeur d'Air Canada, a comparu devant le comité et, à cette occasion, il nous a appris que les droits d'atterrissage et les taxes d'utilisation des installations étaient au Canada de 20 à 25 p. 100 plus élevées que dans le reste de l'Amérique du Nord. Les membres de votre association sont-ils de cet avis?

M. Paris: En ce qui concerne les droits d'atterrissage, non. A l'heure actuelle, les droits d'atterrissage sont tout à fait justes, et nous avons signalé à plusieurs reprises au gouvernement que nous en étions satisfaits. Nous avons également signalé que, compte tenu de l'inflation, nous étions prêts à accepter des augmentations que nous pourrions supporter. Cependant, comme je l'ai signalé auparavant, nous ne sommes pas en mesure d'accepter des augmentations de l'ordre de 533 p. 100. Si ces pouvoirs d'imposer des taxes se traduisent par des augmentations de cet ordre, je pense que les aéroclubs et un bon nombre des écoles de pilotage se trouveront en sérieuse difficulté.

M. Roy: N'est-ce pas là ce qui justifie notre présence ici?

M. Mazankowski: Nous sommes ici pour obtenir des renseignements.

M. Stevens: En page 5 de votre mémoire, vous dites que vous seriez satisfait de payer ce qui, à votre avis, constituerait des droits justes et équitables. Je remarque de plus que, selon vous, une augmentation de 500 p. 100 serait trop considérable. Donc, d'après vous, quels droits seraient justes et équitables?

M. Paris: Pour en arriver à des droits justes et équitables, il faudrait établir un montant, en collaboration avec le gouvernement, dont les représentants pourraient évaluer notre aptitude à payer et la valeur des services offerts.

M. Stevens: Si vous deviez rencontrer ces représentants ce soir, quel chiffre proposeriez-vous comme étant juste et équitable?

M. Paris: Monsieur, si j'avais dû rencontrer ces représentants ce soir, j'aurais beaucoup travaillé sur cette question.

M. Stevens: Vous ne pouvez nous donner de chiffre ce soir.

[Texte]

Mr. Paris: I cannot give you a figure on it until such time as we can talk to government on that specific subject. I do not think that is really a fair question.

Mr. Stevens: That surprises me a little because I would have thought you would have had some ball-park idea as to what is fair and equitable. You say that you think the present fee, if anything, is a little low, but you think a 500 per cent increase is too high.

Mr. Paris: Excuse me, I did not say it was low. I said that it was very fair. I did not say it was low, and I do not mean to be facetious in this.

Mr. Stevens: Is it fair and equitable, to use your words?

Mr. Paris: Yes. Any new fee struck that would be considered fair and equitable to the RCFCFA would be acceptable to it. But if you are asking me to provide you with a figure for, say, a landing fee for all of the airports in Canada, I am not prepared to do that.

Mr. Stevens: Mr. Chairman, my final question would be on appendix A to the brief in which they suggest they would like the words "incurred by" instead of "imposed upon" with regard to certain sections in the draft bill. I was rather curious as to where you felt the important distinction was. I know that superficially it sounds better to say that you will be charged whatever you incur, as opposed to having it imposed upon you, but if the department sets out a tariff or makes it very clear that if you land there is a certain fee to be incurred, where are you any better off with the words "incurred by" as opposed to "imposed"?

Mr. Paris: If in fact it is the department's intention to tell us what is going to be charged, then this is fine, but there is nothing in the amendment that shows this.

Mr. Stevens: Is the main thrust of what you are suggesting as a change that you feel they might impose something retroactively, that after you have landed at the airport they will just arbitrarily impose some fee?

Mr. Paris: Yes, that has crossed our minds—or changing a fee, imposing a new fee overnight, that sort of thing.

Mr. Stevens: At the present time do they not make it fairly clear what the tariffs are?

Mr. Paris: Yes, indeed they do.

Mr. Stevens: Why would you think they would change?

Mr. Paris: Simply by the wording of the bill. If they were not going to change it why would they change the present Section 5? They have changed the word "prescribe" to "impose" and that has incurred our suspicion, if you like.

If I just may, going back to the dictionary, and this is the Oxford edition, on the word "prescribe" it says: "Lay down authoritatively"—to which we would have no objection—"suggest". Whereas the word "impose" is to: "place, lay," with regard to tax and duty, to "impose upon, take advantage of."

[Traduction]

M. Paris: Je ne peux vous donner de chiffre précis tant que nous n'aurons pu discuter avec le gouvernement de ce sujet précis. Je ne crois pas que cette question soit juste.

M. Stevens: Cela m'étonne quelque peu, car j'aurais cru que vous auriez au moins une idée vague de ce qui est juste et équitable. Vous dites qu'à votre avis les frais actuels sont même un peu bas, mais qu'une augmentation de 500 p. 100 serait trop considérable.

M. Paris: Excusez-moi, je n'ai pas dit que je tarif était bas. J'ai dit qu'il était très juste; je n'ai jamais dit qu'il était bas, et là-dessus je n'ai pas l'intention d'être facétieux.

M. Stevens: Il est donc juste et équitable, pour utiliser vos propres mots?

M. Paris: Oui. La RCFCFA accepterait toute nouvelle structure tarifaire qu'elle jugerait juste et équitable. Mais même si vous me le demandiez, je ne serais pas disposé à vous donner un chiffre, par exemple, pour les droits d'atterrissage dans tous les aéroports canadiens.

M. Stevens: Monsieur le président, ma dernière question portera sur l'annexe A du mémoire où l'Association propose qu'on remplace le mot «imposées» par l'expression «subies par» dans certaines parties du projet de loi. Je suis curieux de savoir quelle distinction vous établissez entre ces deux expressions. Je sais qu'il semble préférable de dire qu'on vous demandera de payer toutes les dépenses que vous aurez entraînées plutôt que de dire que ces frais seront imposés, mais si le ministère établit un tarif ou précise que l'atterrissage en certains endroits entraînera une taxe, je ne vois pas en quoi le remplacement du mot «imposées» par l'expression «subies par» pourrait vous avantager.

M. Paris: Si, en fait, le ministère a l'intention de nous dire quels seront les droits imposés, alors ça va; mais rien dans l'amendement ne l'indique.

M. Stevens: Si je comprends bien le changement que vous proposez, vous craignez que le ministère n'impose des frais de façon rétroactive, ou qu'après l'atterrissage à l'aéroport, on impose un tarif de façon arbitraire, n'est-ce pas?

M. Paris: Oui, nous y avons pensé... on pourrait changer le tarif, imposer un nouveau tarif sans prévenir, etc.

M. Stevens: Actuellement, les droits ne sont-ils pas très bien précisés?

M. Paris: Oui, c'est tout à fait le cas.

M. Stevens: Pourquoi pensez-vous que le ministère changera de façon de procéder?

M. Paris: Le libellé du projet de loi nous le laisse croire. Si on n'avait pas l'intention de faire de changements, alors pourquoi l'article 5 aurait-il été modifié? Le ministère a remplacé le mot «prescrire» par le mot «imposer», ce qui nous a mis la puce à l'oreille, si vous voulez.

Si vous le permettez, je vais consulter le dictionnaire, il s'agit ici de l'édition Oxford; au mot «prescrire» on peut lire: «établir de façon autoritaire»... ce à quoi nous ne nous opposerions pas. Quand au mot «imposé» sa définition est la suivante: «placer, établir» en parlant d'une taxe et d'un droit,

[Text]

In fact, if you follow the word "impose" down to "imposition"; Oxford says that "imposition" is an impost, a tax, a piece of deception. While I am not going so far to suggest that that is in the government's mind at all, what I am suggesting, is that the change of the wording is perhaps unnecessary and is therefore raising fears within us that we are going to be imposed upon in the field of charges.

• 2100

Mr. Stevens: Thanks, Mr. Chairman. I just wanted to try to get that clarified.

The Chairman: Thank you, Mr. Stevens.

Mr. Roy.

Mr. Roy: Mr. Chairman, just a very short question following the question raised by Mr. Stevens concerning the structure of air facility charges.

May I ask you when this structure has been revised?

Mr. Paris: When it had been revised?

If I understand your question, the air facility charges were to be revised with the ongoing Cost Allocation and Recovery Program. We were introduced to the first section of it, the first section that would have affected our operations, with the landing fee proposal of 1976, and we were informed at that time that phase two of the CARP proposal would also include charges for approaches and landings, for takeoffs, and for use of en route facilities—and I am referring, of course, to light aircraft.

The Chairman: Thank you, Mr. Roy.

We had mentioned 30 minutes and we have gone beyond our time.

Mr. Mazankowski: Are these gentlemen going to be back?

The Chairman: We had not planned on having them back but if the Committee so desires, we can have them back. It is just that for those that are here to appear, I would not want to delay them any later than necessary.

If the Committee is agreeable, we could continue with the Royal Canadian Flying Clubs Association.

Mr. McKenzie: Just two brief questions. I am not asking for another 10 minutes. I have just these brief questions and then I will give way to Mr. Mazankowski.

The Chairman: Mr. McKenzie.

Mr. McKenzie: In item 7 in the brief, it says:

may make regulations, investigation of accidents or incidents.

Do the Royal Canadian Flying Clubs have charter flights? Or is it just for private individuals or planes? Or do you charter your planes out?

Mr. Paris: Some of the Royal Canadian Flying Clubs have Class 4 air taxi licences.

Mr. McKenzie: You take passengers?

[Translation]

«imposer à» «prendre avantage de». Si vous regardez ensuite au terme «imposition», vous verrez que le même dictionnaire d'Oxford parle d'un impôt. Plus loin, on donne un exemple, «imposition» des mains». Pour guérir, peut-être. Je ne sais pas de quel mal le gouvernement veut nous guérir mais, redevenons sérieux, je pense que cette modification du libellé n'est pas nécessaire et nous craignons de nous voir imposer de nouvelles taxes.

M. Stevens: Merci, monsieur le président, je voulais simplement éclaircir ce point.

Le président: Merci monsieur Stevens.

Monsieur Roy.

M. Roy: Monsieur le président, permettez-moi de poser une brève question qui fera suite à celle de M. Stevens relative aux taxes d'utilisation des installations des aéroports.

Pourriez-vous nous dire quand ces taxes ont été révisées?

M. Paris: Quand elles ont été révisées?

Elles devaient être révisées lors de l'examen régulier prévu par le programme de répartition des coûts et du recouvrement. On nous avait informé des mesures qui allaient avoir une incidence sur nos activités, je veux parler des propositions de 1976 concernant les droits d'atterrissage et on nous avait également signalé que la phase deux des propositions CARP incluerait les frais relatifs à l'approche, à l'atterrissage, au décollage, à l'utilisation des installations en vol... bien sûr, je fais allusion aux avions légers.

Le président: Merci monsieur Roy.

Nous avons parlé de 30 minutes, je dois dire que nous avons dépassé le temps prévu.

M. Mazankowski: Les témoins reviendront-ils?

Le président: Cela n'a pas été prévu, mais si le Comité le souhaite, nous pouvons les inviter à revenir comparaître. Cependant, d'autres témoins attendent, et je ne voudrais pas les retarder plus que nécessaire.

Si le Comité est d'accord, nous pourrions continuer à entendre pendant quelques instants les représentants de la *Royal Canadian Flying Clubs Association*.

M. McKenzie: Permettez-moi de poser deux brèves questions. Je ne demande pas à ce que vous m'accordiez dix autres minutes. J'ai quelques brèves questions à poser et ensuite je laisserai la parole à M. Mazankowski.

Le président: Monsieur McKenzie.

M. McKenzie: Au point 7 du mémoire, vous avez dit:

pouvoir d'établir des règlements—enquête sur les accidents ou incidents.

Votre association organise-t-elle des vols nolisés? Regroupe-t-elle simplement les propriétaires et les utilisateurs d'avions privés?

M. Paris: Certains des membres de notre association ont des permis de la catégorie 4 qui autorisent le transport de passagers.

M. McKenzie: Ils peuvent donc transporter des passagers?

[Texte]

Mr. Paris: Yes.

Mr. McKenzie: Well, if there were a fatal accident, as I understand item 7 here, you would object to DOT inspection at any time, upon reasonable notice?

Mr. Paris: No, that is not what we intended. We were wondering why the present regulations, which covered this situation, we thought, adequately, needed to be changed.

Mr. McKenzie: I know of incidents out of the Winnipeg Airport, charter flights, where the wrong fuel has gone into the plane or something else has happened. So I would certainly support MOT or DOT to make a very thorough and quick inspection in regard to that. If the wrong fuel was put into an aircraft I would want them to be there, Johnny-on-the-spot, to check that out. So, would you object to that?

Mr. Paris: Not at all, and that is not what was intended. We were wondering what new regulations were coming along to possibly supplant the other ones.

Mr. McKenzie: Maybe because of this particular incident—and I am not going into the details but there was the loss of a number of lives, and this was one of the rumours—they are completely justified in wanting to do this.

Those are all the comments I have, Mr. Chairman, thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. McKenzie.

Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Just a couple of questions.

Mr. Paris, I was wondering what sort of interpretation you might place on Clause 2 which amends Section 5 of the existing act, with respect to the imposition of charges respecting an aircraft during flight. Would that affect your clubs at all? Does that mean that, in addition to your landing fees and your fees at your airport for takeoff and landing, if you were to use radio facilities or services at another airport you could be levied a charge? Have you looked into that particular aspect of it, and if so, what sort of interpretation do you place upon it?

Mr. Paris: It was, in my view, encompassed in our concern for the charges that were going to be made by government and government facilities. We did not delineate it as such but it would be of very great interest to us.

• 2105

Mr. Mazankowski: Do you think that is a reasonable proposal?

Mr. Paris: If the amendment so intends, to provide the government with the ability arbitrarily to levy charges for use of aircraft while they are in flight, then of course we would be most concerned.

Mr. Mazankowski: Thank you. For my second and final question, Mr. Chairman, I am wondering whether you might,

[Traduction]

M. Paris: Oui.

M. McKenzie: Si j'ai bien compris le point 7, en cas d'accident mortel, vous ne seriez pas d'accord pour que le ministère des Transports fasse une enquête?

M. Paris: Non, ce n'est pas ce que nous voulons dire. Nous nous demandons pourquoi il est nécessaire de modifier les règlements actuels, étant donné que, à notre avis, ils sont tout à fait satisfaisants.

M. McKenzie: Je sais qu'il y a eu à l'aéroport de Winnipeg des incidents mettant en cause des avions nolisés. On s'était trompé à propos du carburant, que sais-je encore. Je serai tout à fait d'accord pour que le ministère des Transports ouvre une enquête à propos d'incidents de cet ordre. Si on faisait une erreur en ce qui concerne le carburant, j'insisterais pour que le ministère des Transports ouvre une enquête immédiatement. Vous n'êtes pas de cet avis?

M. Paris: Non, ce n'est pas ce que nous voulons dire. Nous nous demandons pourquoi on remplace les règlements actuellement en vigueur.

M. McKenzie: Peut-être est-ce à cause de l'incident auquel je viens de faire allusion. Je ne voudrais pas entrer dans les détails, mais je sais que plusieurs personnes ont perdu la vie à cette occasion. Je pense que cette mesure est tout à fait justifiée.

Monsieur le président, je vous remercie. C'est tout ce que j'avais à dire.

Le président: Merci, monsieur McKenzie.

Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Permettez-moi de poser quelques questions.

Monsieur Paris, j'aimerais savoir comment vous interprétez l'article 2 du bill qui modifie l'article 5 de la loi en vigueur et qui a trait à l'imposition de taxes en échange de services fournis pendant le vol. Cette mesure aurait-elle une incidence sur les membres de votre association? Cela veut-il dire que, en plus des droits d'atterrissage, des droits que vous devez verser aux aéroports pour le décollage et l'atterrissage on vous imposerait des taxes si vous deviez utiliser les installations radio ou d'autres services fournis par un autre aéroport? Avez-vous étudié cette question? Comment interprétez-vous cet article?

M. Paris: A mon avis, cette question se rattache aux préoccupations que nous nourrissons à propos des taxes que le gouvernement imposera en échange des services qu'il fournit. Nous ne faisons pas de distinction, mais je puis dire que cette question nous intéresse profondément.

M. Mazankowski: Est-ce une proposition raisonnable selon vous?

M. Paris: Si l'amendement vise bel et bien à conférer au gouvernement le pouvoir d'imposer arbitrairement des taxes à tout aéronef en vol, cela ne peut bien entendu que nous alarmer.

M. Mazankowski: Je vous remercie. Ma deuxième et dernière question, monsieur le président, portera sur l'obligation

[Text]

Mr. Paris, elaborate on the requirement of the reporting of incidents, which I think in your particular case, having regard to the fact that you are involved in student training—As it now stands I take it that all accidents require reporting. What about incidents, right at the present time? It would seem to me that there would have to be some judgment, a variation of judgment, in terms of what constitutes an incident and what does not. Having been a student pilot myself, I suppose in the first few weeks of my flying I was almost involved in an incident every time I took off and landed. Are you concerned about the interpretation in that particular provision?

Mr. Paris: About the word "incident" yes, specifically the word "incident." At the moment any accident that covers structural damage or injury to humans is, of course, under mandatory scrutiny by Accident Investigation of MOT. Does an incident mean a blown tire, for example, or does it mean a bent propeller tip, this kind of thing? We are wondering whether we are going to have to report every little incident that we take for granted as a normal hazard in flying training.

Mr. Mazankowski: It seems to me that under the bill the onus would be on the owner, or the operator, I am not sure which. It would constitute a fair degree of responsibility on the part of the owner, I take it, because I suppose if an MOT inspector decided that the incident should have been reported the owner could be liable. I am sure that this would have to be clarified either in legislation or in the regulations. Do you have any suggestions to offer to try to delineate what would and what would not constitute an incident?

Mr. Paris: No, my suggestion would be that the industry decide what is an incident.

Mr. Mazankowski: By the industry you mean?

Mr. Paris: The aviation training industry . . .

Mr. Mazankowski: I see.

Mr. Paris: . . . of which we are a part. It is a difficult thing. If I could just explain it, in our own association we require all our clubs to report accidents, and an accident is described as an incident that requires more than \$200 to restore the aircraft to its original state, original airworthiness. But that is an arbitrary RCFA question.

Mr. Mazankowski: Do you think that would be a fair qualification to place on this particular legislation?

Mr. Paris: I personally would, because it has worked very well for us for years.

Mr. Mazankowski: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski. Thank you very much, Mr. Paris, and Mr. Phillips, for appearing before us this evening.

Mr. Paris: Thank you, sir.

The Chairman: I would now invite Mr. Bill Pepler, Manager of the Canadian Owners and Pilots Association, and Mr. Russ Beach, President. A brief from the Association has been submitted to the members and Mr. Beach will comment on that brief.

[Translation]

de signaler tout incident. Monsieur Paris, cela vous concerne tout particulièrement, étant donné que votre association forme des pilotes. Sauf erreur, à l'heure actuelle, il faut signaler tout accident survenu. Qu'en est-il pour les incidents, à l'heure actuelle? Il me semble que c'est une question de jugement, cela dépend de ce qu'on entend par incident. Ayant été moi-même élève pilote, je suppose qu'au cours des premières semaines de mon entraînement, chaque fois que j'atterrissais et que je décollais, il y avait pratiquement un incident. Est-ce que l'interprétation de cette disposition particulière vous pose des problèmes?

M. Paris: Oui, surtout le terme «incident». A l'heure actuelle, tout accident entraînant des dommages matériels ou des blessures fait bien entendu l'objet d'une enquête obligatoire du ministère des Transports. Qu'entend-on par incident: un pneu éclaté, par exemple, ou un bout d'hélice faussé? Nous nous demandons s'il nous faudra signaler chaque petit incident que nous considérons comme normal pendant les vols d'entraînement.

M. Mazankowski: Il me semble qu'en vertu de la nouvelle disposition, cette obligation sera la responsabilité du propriétaire, ou de l'exploitant, je ne suis pas sûr duquel. Cela créerait un degré de responsabilité assez important pour le propriétaire, car je suppose qu'au cas où un inspecteur du ministère des Transports déciderait que l'incident aurait dû être signalé, c'est le propriétaire qui pourrait être tenu responsable. Il faudra que la loi ou les règlements apportent des précisions. Avez-vous une suggestion à faire pour essayer de déterminer ce qu'on pourrait entendre par incident?

M. Paris: Non, c'est l'industrie qui devrait décider de ce qui est ou n'est pas un incident.

M. Mazankowski: Qu'entendez-vous par industrie?

M. Paris: L'industrie de formation des pilotes . . .

M. Mazankowski: Je vois.

M. Paris: . . . dont nous faisons partie. C'est une question difficile. Les règlements de notre association requièrent de tous nos clubs qu'ils signalent les accidents, et un accident est un incident nécessitant plus de \$200 pour que l'aéronef puisse de nouveau voler. Mais c'est tout à fait arbitraire.

M. Mazankowski: Pensez-vous que cela pourrait être une bonne règle à placer dans cette loi?

M. Paris: Personnellement, oui; car cela fait des années que nous l'appliquons avec succès.

M. Mazankowski: Je vous remercie, monsieur le président.

Le président: Je vous remercie, monsieur Mazankowski. Messieurs Paris et Phillips, je vous remercie infiniment d'être venus ce soir.

M. Paris: Je vous remercie, monsieur.

Le président: J'inviterais maintenant M. Bill Pepler, directeur de la Canadian Owners and Pilots Association, ainsi que M. Russ Beach, son président. Le mémoire de l'association a été transmis aux membres du Comité et M. Beach va nous faire quelques commentaires.

[Texte]

Mr. Beach.

[Traduction]

Monsieur Beach.

• 2110

Mr. Russ Beach (Manager, Canadian Owners and Pilots Association): Thank you, Mr. Chairman, and gentlemen of the Committee. I am not sure whether the over-run of the last time period is extracted from our time allotment, Mr. Chairman. Is it?

The Chairman: No, it is not, sir.

Mr. Beach: Certainly, in the interests of brevity—and I understand that the Committee has copies of our briefs—I will attempt to not dwell on some of the points that have already been discussed by the RCFCA but rather to emphasize some of the other ones that are of concern to us.

The first paragraph on the first page tells how important our organization is, the second paragraph how smart its president is, and the third goes on to say that we have discussed Bill C-40 at two COPA board of directors' meetings and that our comments reflect their feelings in the matter.

COPA believes that the greatest shortcoming in Bill C-40 is that it fails to provide an avenue of appeal from the proposed DOT arbitrary decisions. From this bill, it is obvious that the DOT wants authority to collect fees, impose charges, etc. However, it is only fair that those citizens of Canada subject to DOT regulations be granted a formal avenue of appeal in the event that they are treated unjustly under the provisions of the Act.

Mr. Roy: Mr. Chairman, on a point of order.

The Chairman: Mr. Roy on a point of order.

Mr. Roy: I want to ask if they have a French translation of the text because the translation is going very fast and we do not have a French copy.

I would like to congratulate the Royal Canadian Flying Club Association for presenting its brief in both official languages.

Mr. Beach: Well, you can congratulate us, too, because we provided ours in both official languages, and I believe copies have been supplied.

Mr. Roy: We can continue, but would you go slowly because the translator could not follow you. We would appreciate it if you could get a French copy to us.

The Chairman: Order, please. The translators have the French copies. We have not received them, so I will ask Mr. Beach if he would go a little slower so that our people at the back will be able to translate into French.

Mr. Beach: Will you intercede if we run three minutes overtime?

The Chairman: Go ahead, Mr. Beach.

Mr. Beach: Thank you, Mr. Chairman. I am sorry I was going too quickly.

M. Russ Beach (directeur, Canadian Owners and Pilots Association): Je vous remercie infiniment, monsieur le président. Le dépassement de l'horaire sera-t-il défalqué de notre temps, monsieur le président?

Le président: Non, monsieur.

M. Beach: Pour être aussi bref que possible—et si je comprends bien, les membres du Comité ont reçu un exemplaire de notre mémoire—je ne reviendrai pas sur certains des problèmes déjà discutés par la RCFCA et je mettrai plutôt l'accent sur certains autres qui nous préoccupent tout particulièrement.

Le premier paragraphe de la première page indique l'importance de notre organisation, le deuxième, l'intelligence de son président, et le troisième, que nous avons discuté du Bill C-40 lors de deux réunions du conseil d'administration de la COPA et que nos commentaires sont le reflet des sentiments exprimés à son égard.

Selon la COPA, la lacune la plus grave du Bill C-40 est l'absence d'une procédure d'appel à l'encontre du pouvoir de décision arbitraire conféré au ministère. Ce projet de loi montre à l'évidence que le ministère des Transports veut le pouvoir d'imposer des taxes, de percevoir des droits, etc. Cependant, il n'est que juste que les citoyens canadiens soumis aux règlements du ministère bénéficient d'une procédure officielle d'appel au cas où ils seraient traités d'une manière injuste en vertu des dispositions de la loi.

M. Roy: Monsieur le président, un rappel au Règlement.

Le président: M. Roy invoque le Règlement.

M. Roy: Je voudrais leur demander s'ils ont une traduction française du texte, car le traducteur va très vite et nous n'avons pas d'exemplaire français.

J'aimerais féliciter la Royal Canadian Flying Club Association de nous avoir présenté son mémoire dans les deux langues officielles.

M. Beach: Vous pouvez nous féliciter également, car nous avons rédigé le nôtre dans les deux langues officielles, et je crois que des exemplaires ont été distribués.

M. Roy: Nous pouvons continuer, mais voudriez-vous aller plus lentement, car le traducteur ne pouvait pas vous suivre. Nous vous serions reconnaissants si vous pouviez nous fournir un exemplaire en français.

Le président: A l'ordre, je vous prie. Les traducteurs ont les exemplaires en français. Nous ne les avons pas reçus, mais je demanderais donc à M. Beach d'aller un peu moins vite afin que les gens dans la cabine puissent traduire en français.

M. Beach: Serez-vous indulgents si nous dépassons notre temps de trois minutes?

Le président: Allez-y, monsieur Beach.

M. Beach: Je vous remercie, monsieur le président. Je m'excuse d'avoir été trop vite.

[Text]

The following paragraph deals with a legal opinion we received in that regard and I think that that has already been discussed and mentioned by Mr. McKenzie.

In section two, we note with concern that Clause 5 of the bill is to allow the Minister to make charges for the use of aeronautical facilities and services; but does this regulation give the government the right to charge for services just because they are there, whether or not they are essential to any particular flight or whether or not the services have been demanded by the user?

We question the equity of the DOT to levy charges for use of government-provided facilities when private aircraft owners have already compensated the government, according to a letter dated April 20 by Finance Minister Donald Macdonald. In this letter, it was explained that the 10 per cent excise tax imposed on private aircraft sale was only fair because it helped to compensate for the use private aircraft owners make of government-provided facilities. The Minister stated, and I quote:

... it is important to note that persons utilizing private aircraft escape payment of the 8 per cent air transportation tax and thus despite the fact that on average they undoubtedly make more use of the governmentally provided facilities and services than do the airline passengers who are subject to that tax.

• 2115

It seems, therefore, that a system must be devised that would permit a pilot to pay the government only once for a common service. As it now stands, two different departments appear to be collecting fees or taxes for a common service.

You will recall that the 10 per cent excise tax was originally an energy-related tax. But when we were successful in confounding the Department of Finance with that evidence to prove that aircraft are a very efficient consumer of energy as compared with automobiles, and most definitely as compared with the airlines, they then found themselves impelled, in the next correspondence we had from them, to find some other justification for the tax. So now it has become a user tax.

We feel very strongly about the user tax. We are not nearly as generous as the RCFA are in our attitude about it because we feel that we are already being nicked and dined as well as dollared to death as far as charges are concerned. And many of them are hidden in a way that they are not being allocated as aviation revenue. I brought a new aircraft about a year and a half ago and included in the price of it was almost \$150,000 in taxes alone, and not a dollar of that went to MOT or towards the payment of aviation costs. I just feel that that is a user charge.

There are a great many areas in which charges are being made to aircraft owners indirectly by MOT and they just are not allocated as aviation revenue. In the United States they charge, I believe it is now, a 7-cent federal tax. It is a tax that

[Translation]

Le paragraphe suivant fait état d'un avis juridique qui nous a été donné à cet égard et je crois que M. McKenzie en a déjà parlé.

Dans la deuxième partie, nous remarquons avec inquiétude que l'article 5 du projet de loi confère au ministre le pouvoir d'imposer des taxes pour l'utilisation d'installations et de services aéronautiques; mais ce règlement donne-t-il au gouvernement le droit d'imposer des taxes pour des services du simple fait de leur existence, qu'ils soient ou non essentiels à un vol donné ou que ces services aient été ou non demandés par l'utilisateur?

Nous contestons le droit du ministère d'imposer des taxes pour l'utilisation d'installations gouvernementales alors que les propriétaires d'aéronefs privés ont déjà indemnisé le gouvernement, comme la lettre en date du 20 avril du ministre des Finances, Donald Macdonald, le reconnaît. Dans cette lettre, il était expliqué que la taxe d'accise de 10 p. 100 imposée sur les ventes d'aéronefs privés était tout à fait justifiée et correspondait à l'utilisation par les propriétaires d'aéronefs privés des installations gouvernementales. Le ministre disait en outre, et je cite:

... il est important de ne pas oublier que les personnes utilisant des aéronefs privés échappent au paiement de la taxe aérienne de 8 p. 100, et ce, malgré le fait qu'en moyenne elles utilisent indubitablement plus souvent les installations et les services fournis par le gouvernement que les passagers des lignes aériennes qui sont soumis à cette taxe.

Il semble, par conséquent, qu'il faudrait mettre au point un système qui permettrait à un pilote de ne payer le gouvernement qu'une seule fois pour un service commun. A l'heure actuelle, il semblerait que deux ministères différents perçoivent des droits ou des taxes pour un service commun.

Vous vous souviendrez qu'à l'origine la taxe d'accise de 10 p. 100 était une taxe énergétique. Et lorsque nous avons réussi à confondre le ministère des Finances en lui prouvant que les aéronefs étaient des consommateurs d'énergie beaucoup plus efficaces que les automobiles, et encore plus assurément, que les compagnies aériennes, il s'est trouvé alors dans l'obligation, dans sa lettre suivante, de trouver d'autres justifications à cette taxe. On en a donc fait maintenant une taxe d'utilisation.

Nous nous opposons vivement à cette taxe d'utilisation. Notre attitude n'est pas tout à fait aussi généreuse que celle de la RCFA, car nous estimons avoir déjà été taxés à mort. Et nombre de ces taxes sont cachées de telle manière qu'elles ne correspondent pas à des recettes aéronautiques. J'ai acheté il y a environ un an et demi un nouvel aéronef, et compris dans le prix, il y avait près de \$150,000 en taxes et pas un dollar n'a été au ministère des transports ou consacré au paiement des frais aéronautiques. J'estime qu'il s'agit déjà là d'une taxe d'utilisation..

Il y a déjà de très nombreux domaines où le ministère des Transports impose d'une manière indirecte des taxes aux propriétaires d'aéronefs et qui n'entrent absolument pas dans le budget de l'aviation. Aux États-Unis, je crois qu'il y a à

[Texte]

goes directly into aviation revenue, a trust fund, and is spent for aviation purposes. We do not have any such segregation, and we think the initial step that must be taken in deciding what we are going to do about user charges is to find out how many user charges we are already paying that are hidden and that are not identified.

Number 3.—There are at presently over 14,000 private aircraft operators in Canada. We consider it absurd for the government to contemplate that each be required to deposit with the government every year, a bond or a letter of credit. If perchance the government did not have private aircraft owners in mind when this regulation was drafted but rather commercial aircraft only, they they should have been specified accordingly. The administrative cost to the government to record and administrate such deposits would be substantial and could possibly exceed the net profit expected.

Number 4. With regard to liens, we consider that this paragraph should be deleted in so far as private aircraft operators are concerned, as there appears to be no justification for it. The government should not have the privilege of automatically placing liens on aircraft as this creates additional legal problems. For instance, aircraft undergoing overhaul are subject to a mechanic's lien to assure payment of services rendered. Finance companies place liens on aircraft until full payment of loans have been made. We doubt that the government can prove that they have lost such a significant amount due to private aircraft owners' failing to pay their bills that such stringent action is justified. There is the question of priority. If Parliament approved this section, would government liens take precedence over other liens, and if so, how would you know whether there was a lien? We have been promoting the establishment of a central aircraft registry in Canada, as they have in the United States, for that very purpose, but we have not been successful.

• 2120

We feel that any of these charges that are assessed by the government are sort of a monopoly kind—that we do not have any choice about it; that this is loaded on to us. In business, if two parties undertake to jointly sign a contract with each other and make provision for liens or penalties or collection, well this is something that is gone into voluntarily by both parties and agreed to as to what their obligations and responsibilities will be. But this is a one-way street, this is a monopoly that we are dealing with, as far as charges are concerned; and therefore we think that such proposals as bond securities and liens and even interest on overdue accounts are unduly harsh.

COPA considers it is grossly unfair for interest charges to be assessed on charges 30 days old. Although we agree that those who become indebted to the Crown must pay their bills within a reasonable time, we consider the provisions of this clause to be too severe. On numerous occasions aircraft operators have seen fit to question the DOT on the validity of certain charges. Such account inquiries often take weeks before explanations are offered and under such circumstances it would seem to be unfair to automatically start charging interest on accounts under dispute.

[Traduction]

l'heure actuelle une taxe fédérale de 7 p. 100. Cette taxe est versée directement au budget de l'aviation, dans une caisse de fiducie, et entre dans le budget de l'aviation. Un tel recyclage n'existe pas ici, et avant de perdre toute décision en matière de taxes d'utilisation, il faudrait déterminer quelles taxes nous payons déjà, taxes cachées et non identifiées.

Troisièmement: Il y a à l'heure actuelle plus de 14,000 exploitants d'aéronefs privés au Canada. Il nous paraît absurde de réclamer de chacun d'entre eux qu'il dépose auprès du gouvernement chaque année une garantie ou une lettre de crédit. Si, par chance, ce n'est pas aux propriétaires d'aéronefs privés, mais plutôt aux seuls aéronefs commerciaux que le gouvernement pensait lorsqu'il a rédigé ce règlement, il aurait dû être plus précis. Les coûts administratifs et de comptabilité de ces dépôts pourraient être très élevés et excéder le bénéfice net escompté.

Quatrièmement. Pour ce qui est des privilèges, j'estime que ce paragraphe ne devrait pas s'appliquer aux exploitants d'aéronefs privés, car il nous semble injustifié. Le gouvernement ne devrait pas avoir le privilège de constituer automatiquement les privilèges sur les aéronefs, dans la mesure où cela crée des problèmes juridiques supplémentaires. Par exemple, les aéronefs en révision sont placés sous le privilège de l'atelier, pour qu'on puisse assurer le paiement des réparations. Les sociétés de crédit ont un privilège sur les aéronefs jusqu'à ce que les emprunts aient été totalement remboursés. Nous doutons que le gouvernement puisse prouver de tels défauts de paiement de la part des propriétaires d'aéronefs privés justifiant une mesure aussi sévère. Il y a également la question de priorité. Si le Parlement approuvait cet article, les privilèges du gouvernement auraient-ils la priorité sur les autres privilèges, et dans ce cas, comment saurait-on s'il y avait privilège? C'est dans ce but que nous avons justement préconisé la création d'un bureau central d'enregistrement des aéronefs au Canada, comme aux États-Unis, et notre proposition a été rejetée.

Nous estimons que toutes ces taxes imposées par le gouvernement sont en quelque sorte monopolistiques: nous n'avons pas le choix, on nous les impose. En affaires, lorsque deux parties décident de cosigner un contrat avec des clauses concernant les privilèges, les pénalités ou les recouvrements, cela se fait volontairement et les deux parties se mettent d'accord sur leurs obligations et leurs responsabilités. Mais ici, pour ce qui est des taxes, il s'agit d'un monopole; et nous estimons en conséquence inopportunes et trop dures ces propositions de garanties, de privilèges et même d'intérêts sur les comptes échus.

Selon la COPA, il est tout à fait injuste de calculer les frais d'intérêt par mois franc. Bien que nous convenions que ceux qui doivent de l'argent à la Couronne doivent payer leurs dettes dans un délai raisonnable, nous considérons les dispositions de cet article comme étant trop sévères. Il arrive assez souvent que les exploitants d'aéronefs contestent la validité de certaines taxes imposées par le ministère. Quelquefois, il faut attendre des semaines avant que des explications ne soient données et, dans de telles circonstances, il semblerait injuste de

[Text]

Regarding insurance on private aircraft, we question the validity of DOT's decision to enter this field. At the 1977 annual meeting of members held during COPA's annual convention on June 11, this matter was raised from the floor, and over 150 aircraft operators were in attendance. We asked for a show of hands as to who and who were not now carrying insurance. Every hand went up to indicate that all were now carrying insurance and not one aircraft owner claimed that he was without insurance. Because liability insurance is available at the rate of \$100,000 worth of public liability and property damage for only a \$25 annual premium it is unthinkable that there are in Canada aircraft owners without any insurance at all.

We consider that this is another case of empire-building within the DOT. If this clause is approved it will not be long before someone is appointed "Superintendent of Insurance, Private Aircraft". That person will need a staff, and senior officials will be appointed at each regional office to administer the insurance; and the cost to the government to control aviation in Canada steadily increases.

What criteria did the DOT expect to apply as to the amounts of insurance any aircraft operator should carry? Would a flying farmer who operates a Piper Cub from his own pasture have to carry the same insurance as an owner in a similar-sized aircraft who operates out of Dorval? The risk factor in each case is very different. It should be noted that the Canadian Transport Commission Air Transport Committee already require private aircraft owners to carry a minimum of insurance if they use their aircraft in their employer's business, when they receive mileage compensation. This poses the question: Would DOT's proposal under this clause conflict with the CTCATC's present ruling?

In summary, COPA considers that DOT is not justified in entering the private aircraft insurance field at this time.

On Clause 4—this is referring to page 2—we consider that this clause is valid only if the word "design" is eliminated from paragraphs (a)(ii) and (b)(i) on page 3. There are literally hundreds of Canadian individuals, institutions, research groups, who are experimenting with the design of an aircraft component. To require people engaged in design of aeronautical products is ludicrous.

In Canada there are 2,000 members of EAA, the Experimental Aircraft Association, who are concerned with building their own aircraft to suit their own needs. It would appear that these would have to be licensed under this clause simply because they are engaged in designing some parts of their own home-built aircraft. So far as public safety is concerned, it is the inspection of a design after the fact, and inspection of aircraft during manufacturing and during maintenance which is all important.

[Translation]

faire automatiquement payer un intérêt sur les comptes en litige.

Pour ce qui est de l'assurance des aéronefs privés, nous contestons le droit au ministère d'entrer dans ce domaine. Lors de l'assemblée annuelle de la COPA, le 11 juin 1977, à laquelle 150 exploitants ont participé, cette question a été posée par la salle. Nous leur avons demandé d'indiquer en levant la main s'ils étaient maintenant ou non assurés. Toutes les mains se sont levées pour indiquer qu'ils étaient tous maintenant assurés, et pas un seul propriétaire d'aéronef n'a indiqué qu'il n'avait pas d'assurance. Une assurance-responsabilité avec une couverture de \$100,000, dommages et responsabilité civile, ne coûtant que \$25 par an, il est impensable qu'il puisse y avoir au Canada des propriétaires d'aéronefs sans aucune assurance.

Nous considérons cela comme un autre exemple de l'invasion permanente du ministère des Transports. Si cet article est approuvé, avant peu, quelqu'un sera nommé «surintendant des assurances, aéronef privé». Cette personne aura besoin d'un personnel, et des directeurs seront nommés dans chaque bureau régional pour administrer cette assurance, les dépenses gouvernementales en matière de contrôle de l'aviation au Canada ne faisant qu'accroître régulièrement.

Quel critère comptait appliquer le ministère quant aux montants d'assurance auxquels chaque exploitant d'aéronef devrait souscrire? Un agriculteur se servant d'un *Piper Cub* dans sa propre exploitation devrait-il avoir la même assurance que le propriétaire d'un aéronef analogue qui est basé à Dorval? Le facteur de risque dans chaque cas est très différent. Le Comité des transports aériens de la Commission canadienne des transports requiert déjà des propriétaires d'aéronefs privés qu'ils aient un minimum d'assurance s'ils utilisent leurs aéronefs dans leur travail et reçoivent une indemnité au mille parcouru. Cela pose la question suivante: la proposition du ministère des Transports visant cet article contredirait-elle la décision actuelle du Comité des transports aériens de la C.C.T.?

En résumé, selon la COPA, rien ne justifie l'entrée du ministère des Transports dans le domaine de l'assurance des aéronefs privés pour le moment.

Pour ce qui est de l'article 4—il s'agit de la page, 2—il ne pourrait être valide que si l'on supprimait aux alinéas a)(ii) et b)(i) à la page 3, le terme «conception». Il y a littéralement des centaines de particuliers, d'institutions, de groupes de recherche qui se livrent à des expériences quant à la conception de pièces aéronautiques. Requérir des personnes travaillant à la conception de produits de l'industrie aéronautique d'avoir un permis est absurde.

Au Canada, l'EAA, l'Experimental Aircraft Association, compte 2,000 membres qui travaillent à la construction d'un aéronef correspondant à leurs propres besoins. Selon cet article, il semblerait qu'il leur faille un permis simplement parce qu'ils travaillent à la conception de certaines pièces d'un aéronef qu'ils construisent eux-mêmes. En matière de sécurité publique, ce qui importe avant tout, c'est l'inspection d'une réalisation, l'inspection d'un aéronef pendant sa fabrication et pendant son utilisation.

[Texte]

• 2125

On the next section regarding zoning, COPA considers this excellent legislation and compliments the DOT on this proposal. Many municipal airports are an important transportation facility but are vulnerable to adjacent property-owners who may erect TV antennae, farm silos and so on so close to a runway as to endanger safety. That one section really justifies the act.

The last section we would like to discuss is an extra. It actually is not covered in the bill, but on many occasions when we have brought up this important matter we have been told that the only time anything can be done about it is when the Aeronautical Act is up for review, revision or amendment. So at this time COPA wishes to bring before the Committee a most unpleasant regulation which should be changed in order that aircraft may more fully serve the citizens of Canada. We refer to Section 529 of the Air Regulations, which reads as follows:

Except when taking off from or landing at an airport or a military aerodrome or except as specifically authorized by the Minister, aircraft shall not be flown

(a) over the built-up areas of any city, town or other settlement or over an open-air assembly of persons, except at an altitude that will permit, in the event of an emergency, the landing of the aircraft without undue hazard to persons or property on the surface; such altitudes shall not in any case be less than one thousand feet above the highest obstacle within a horizontal radius of two thousand feet from the aircraft; and

(b) elsewhere than over any area mentioned in paragraph (a), except at altitudes of not less than five hundred feet above the surface of the ground or water, unless such flight may be made without undue hazard to persons or property on the surface.

Note that "airport" by definition means licensed aerodrome. There are hundred of flying farmers, cottage dwellers et cetera who regularly use areas of land or water not licensed by DOT. Under the circumstances they are in reality contravening the law every time they take off, because the subject regulation in effect reads: "Except when taking off or landing at a *licensed airport*, aircraft shall not be flown over settlements". How can countless Canadian pilots use aircraft efficiently for practical purposes if they are subject to this regulation? Flying farmers do not bother to license their farm airstrip, but still they must pass over a settlement to land or to take off from it.

We therefore recommend that Section 529 be amended by simply adding the word "aerodrome" to read:

Except when taking off from or landing at an airport, aerodrome or military airdrome, or . . .

[Traduction]

Pour ce qui est du zonage, la COPA considère que ces dispositions sont excellentes et complimente le ministère de sa proposition. Nombre d'aéroports municipaux ont d'importantes installations, mais sont à la merci des propriétaires de terrains adjacents qui peuvent ériger des antennes de télévision, des silos, etc., si près des pistes que cela représente un danger pour la sécurité. Cet article justifie pleinement l'amendement à la loi.

La dernière partie de notre mémoire est un supplément. En réalité, le projet de loi n'en parle pas, mais on nous a dit, chaque fois que nous avons soulevé cette question importante, que le seul moment où il était possible de faire quoi que ce soit, c'était lorsque la loi sur l'aéronautique ferait l'objet d'une révision ou d'une modification. Nous souhaitons donc porter à l'attention du Comité un règlement des plus désagréables qui devrait être modifié afin que l'aviation puisse plus pleinement servir les citoyens canadiens. Il s'agit de l'article 529 des règlements aéronautiques, qui se lit comme suit:

529. Sauf pour les besoins du décollage ou de l'atterrissage à un aéroport ou un aéroport militaire, ou sauf autorisation expresse du ministre, les aéronefs ne voleront pas

a) au-dessus des zones peuplées des villes ou autres agglomérations, ni au-dessus de rassemblement de personnes en plein air, à moins qu'ils ne le fassent à une altitude qui leur permette, en cas d'urgence, d'effectuer un atterrissage sans mettre indûment en danger les personnes ou les biens à la surface; cette altitude ne sera en aucun cas inférieure à 1,000 pieds au-dessus de l'obstacle le plus élevé situé dans un cercle horizontal de 2,000 pieds de rayon centré sur l'aéronef, ni

b) ailleurs qu'au-dessus des zones spécifiées en a), à une altitude inférieure à 500 pieds au-dessus de la surface du sol ou de l'eau, à moins que le vol puisse s'effectuer sans mettre indûment en danger les personnes ou les biens à la surface.

Notez que «aéroport», par définition, signifie aéroport agréé. Il y a des centaines d'agriculteurs, de campagnards, qui utilisent régulièrement des terrains ou des eaux non agréés par le ministère. Chaque fois, ils contreviennent dans la pratique à la loi, car le règlement est le suivant: «Sauf pour les besoins du décollage ou de l'atterrissage à un aéroport agréé, les aéronefs ne voleront pas au-dessus des zones peuplées.» Comment un nombre incalculable de pilotes canadiens peuvent-ils utiliser à bon escient, pour des raisons pratiques, des aéronefs s'ils sont soumis à un tel règlement? Les agriculteurs ne prennent pas la peine de faire agréer leur piste, et pourtant, ils doivent passer au-dessus d'une zone habitée chaque fois qu'ils atterrissent ou qu'ils décollent.

Nous recommandons donc qu'on modifie l'article 529 en ajoutant simplement le terme «aérodrome», pour qu'il se lise:

Sauf pour les besoins du décollage ou de l'atterrissage à un aéroport, un aérodrome ou un aéroport militaire ou . . .

[Text]

The word "aerodrome" by definition means that portion of land or water regularly used by aircraft for landing and take-off, but in that context it is not necessarily licensed.

Mr. Chairman, in summary we certainly agree with the section on zoning. We feel the section covering insurance is unnecessary and we do not think it will be effective. We do not think there is any requirement for it, and it is a thing that has shown itself in the automobile industry to be rather ineffective; if you do not want a policy or do not want to pay for a policy, you can put it on and cancell it at will. To police it and to control it would take a tremendous bureaucracy. Even partially to control it, because it would not be possible to control it. It is so obvious that the aircraft industry has shown a great deal more responsibility in that regard than have the people who drive automobiles. Very few people would think of taking an aircraft off the ground without having some liability insurance.

• 2130

We do not think user charges should be discussed in any way, shape or form until all the revenue coming from aviation is identified and is channeled into and set up as revenue to be spent on aviation. We certainly felt that we had come a long way in the consultative process with MOT, and we have in recent years used that method very successfully.

But we had no advance notice on this bill, and certainly no consultation on it. We feel that this is a mistake, not just from our own selfish point of view but we think, even from the government's point of view, or the regulatory body's point of view, because in many cases they are just changes of words and you have the weird feeling of wondering why it was done. There are quite a number of clauses in the bill that we feel were already pretty effectively covered by present regulations. We feel very uneasy about the fact that by maybe the change of a legal word it was found necessary to amend the act to comply. We do not understand why, and we think we should have been advised why ahead of time so that we might have been able to be helpful in the construction of it, because once the bill is drafted and read then it is case hardened. Somebody, whether it is the Minister or the guy who wrote it, or maybe a lot of people, including the government, feel called upon now to defend it. And even though they might hear evidence at meetings such as this that point up some discrepancies in it or some problems with it and so on, they find themselves still impelled to defend it, because they were the ones that wrote it in the first place and they do not want to admit that they goofed.

So we think the other way around is a much more useful and successful way of handling legislation.

The Chairman: Thank you, Mr. Beach.

Just to caution the members, that which Mr. Beach read in addition to the brief does not concern the bill and I would ask

[Translation]

Par définition, le terme «aérodrome» signifie cette partie de terre ou d'eau régulièrement utilisée par les aéronefs pour les atterrissages et les décollages; mais sans être, dans ce contexte, nécessairement agréée.

Monsieur le président, pour résumer, nous sommes assurément d'accord avec la partie consacrée au zonage. Nous estimons que la partie relative à l'assurance est inutile et nous pensons qu'elle sera inefficace. Nous ne pensons pas qu'elle se justifie, et, dans le domaine de l'automobile, cela s'est révélé des plus inefficaces; quand on ne veut pas une politique ou qu'on ne veut pas en assumer les frais, on peut l'imposer et l'annuler à volonté. La réglementer et la contrôler nécessiterait une bureaucratie énorme. On ne pourrait même pas la contrôler en partie, car il est impossible de la contrôler. Il est tellement évident que les pilotes et propriétaires d'aéronefs font preuve d'un sens des responsabilités beaucoup plus grand que ceux qui conduisent des automobiles. Très peu de pilotes songeraient à prendre l'air sans assurance-responsabilité.

Nous ne croyons pas qu'il doive être question de taxe au propriétaire avant que l'on ait clairement perçu d'où viennent les revenus dans le domaine de l'aviation et avant qu'on ait décidé que ces mêmes revenus seront dépensés pour répondre aux besoins de ce domaine. Nous croyons avoir fait beaucoup de progrès dans nos consultations avec le ministère des Transports et que nous nous sommes servis de cette méthode avec succès par le passé.

Mais on ne nous a pas avertis de l'existence de ce projet de loi et il n'y a pas eu consultation à ce sujet. Nous croyons que c'est une erreur non seulement de notre point de vue, mais aussi de celui du gouvernement ou de l'organisme de réglementation, parce que, dans bien des cas, seuls quelques mots ont été échangés et on se demande bien pourquoi. Dans bien des articles du projet de loi, on traite de choses déjà prévues par les règlements. Nous nous sentions inquiets de ce qu'on doive changer toute une loi pour n'en modifier qu'un mot. Nous n'en comprenons pas le pourquoi et nous croyons qu'on aurait dû nous avertir; nous aurions pu ainsi aider à rédiger le projet de loi, car nous sentons qu'il est maintenant trop tard, puisque tout semble être décidé. Qu'il s'agisse du ministre ou du bonhomme qui l'a rédigé, ou de bien d'autres personnes, y compris le gouvernement, tous se sentent maintenant obligés de défendre le projet de loi. Et même si tous ces gens, lors de réunions comme la présente, apprennent qu'il y a eu des erreurs commises ou que le projet pourrait susciter certains problèmes, ils se sentent tout de même obligés de le défendre, parce que ce sont eux qui l'ont rédigé et qu'ils ne veulent pas avouer qu'ils se sont trompés.

Nous croyons donc qu'il est beaucoup plus utile de faire les choses de l'autre manière et que cette méthode aurait beaucoup plus de succès.

Le président: Merci, monsieur Beach.

Pour la gouverne des députés, ce qu'a lu M. Beach en sus du mémoire ne se rapporte pas au projet de loi et je préférerais donc que ses commentaires ne fassent pas l'objet d'un débat.

[Texte]

you not to get involved in discussion in respect of his comments.

Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I just have a couple of questions. I, too, find it very surprising that the MOT did not consult with an organization such as yours which has for many, many years served the interests of general aviation so well, the owners and pilots, and I believe has contributed a great deal toward the smooth operations and the relations between governments and, indeed, those who are interested in general aviation. I agree with you that had such consultation taken place perhaps we might have been able to come up with a more workable and acceptable piece of legislation. But of course that is precisely why you are here before the Committee now, to give us your views and, hopefully, the thrust of your brief will have some impact and some bearing on the provisions with which you have expressed some concern and hopefully we might be able to convince the government to accept amendments and proposals that might in fact not only serve to make the legislation more workable but to allay the concerns and fears that you have expressed.

I am wondering, Mr. Chairman, if Mr. Beach could give us some idea about how much aviation revenue is generated in the general aviation sector. I think you quite correctly pointed out that in general the amount of revenue taken from all sources is not readily identifiable, and before you can really sit down and establish an appropriate user-cost formula, surely the funds generated from the general aviation industry should be earmarked. Having regard to the fact that you have mentioned this, have you any idea as to how much money is generated with the various taxes, and the 10-per cent tax and all the other charges that go along with it? That would certainly be a starting point. If you do not have that information, would it be possible for you to supply it to the Committee at a later date?

• 2135

Mr. Beach: We do not have that information here. Our file on user charges is pretty big.

Mr. Mazankowski: Is it possible for you to compile it?

Mr. Beach: We could certainly give you the figures we did provide and did compile. It is very difficult to do it, a good deal has to be by extrapolation. In some of our previous submissions on user charges per se, we tried to identify and compare it, because from evidence we say that had been submitted by the department to this Committee at a previous time when user charges were being discussed, I believe the impression MOT had was that Canadian general aviation was getting a free ride, and that the load was much less than that in the States. We were able to show, without really any difficulty, that our load exceeded that of the United States by a substantial margin. I do not want to be held right to this, but as I recall it, compared with their aviation tax of 7 cents ours was something over 9 cent—something of that nature. That

[Traduction]

Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur le président, quelques questions. Je trouve, moi aussi, qu'il est très curieux que le ministère des Transports n'ait pas consulté un organisme comme le vôtre qui, depuis plusieurs années, sert si bien l'aviation générale, les propriétaires et les pilotes, et qui, à mon avis, a beaucoup fait pour assouplir les relations entre les gouvernements et ceux qui s'intéressent à l'aviation générale. Évidemment, s'il y avait eu de telles consultations, peut-être aurions-nous pu rédiger un projet de loi beaucoup plus souple et acceptable. Cependant, vous témoignez ici pour nous faire connaître ce que vous en pensez et nous espérons que votre mémoire nous aidera à corriger ce qui, selon vous, devrait l'être, et nous espérons convaincre le gouvernement d'accepter certaines modifications et propositions qui non seulement assoupliraient les choses, mais aideraient aussi à faire disparaître les craintes et préoccupations dont vous nous avez fait part.

Monsieur le président, je me demande si M. Beach pourrait nous dire quelle est la part de revenu créé par le secteur de l'aviation générale. Je crois que vous avez souligné, avec justesse, qu'en général il n'est pas facile de faire la ventilation des revenus en provenance de toutes sources et qu'avant de pouvoir trouver une formule équitable de taxes à imposer aux propriétaires ou aux exploitants d'aéronefs, on devrait pouvoir, précisément, faire cette ventilation des revenus en provenance de l'industrie de l'aviation générale. Cela dit, avez-vous une idée de ce que rapportent les différentes taxes, la taxe de 10 p. 100 et toutes les autres taxes y afférentes? Ce serait un bon point de départ. Si vous n'avez pas ces renseignements, vous serait-il possible de nous les fournir à une date ultérieure?

M. Beach: Nous n'avons pas ces renseignements avec nous. Notre dossier sur les taxes imposées aux propriétaires et exploitants est plutôt épais.

M. Mazankowski: Vous serait-il possible de nous le résumer?

M. Beach: Nous pourrions certainement vous faire parvenir les chiffres que nous avons à notre disposition et que nous pourrions corriger. C'est très difficile à faire et il faut souvent y aller par extrapolation. Dans certains de nos mémoires antérieurs concernant les taxes, nous avons essayé de faire une certaine ventilation et de dresser des tableaux comparatifs, parce que, d'après ce que le ministère a présenté à votre Comité lorsqu'il était question des taxes à imposer, il me semble que le ministère des Transports avait la nette impression que l'aviation générale canadienne ne payait pas sa quote-part et qu'il en coûtait beaucoup moins cher ici qu'aux États-Unis. Nous avons pu prouver assez facilement qu'il en coûtait beaucoup plus cher ici qu'aux États-Unis. Il se pourrait que je me trompe, car je parle de mémoire, mais ils payaient 7c. de

[Text]

was from charges we were able to identify, plus a whole lot of other revenue that the government gets from general aviation indirectly, through base operators or a whole host of things.

Mr. Mazankowski: I would hope that you could provide that information if it is possible, because I think it is not only the MOT that has had the impression that general aviation has not been paying its fair share of user costs, I think the public has an impression that the general aviation sector is constituted largely of the wealthier segments of our society. Unless one is involved himself, he would probably assume that as well. So I think it is important, in the interests of letting the public know just what costs are being covered by the general aviation sector. I know many, many people who are involved, and they certainly do not represent the high-income brackets of society. It happens to be a sport and a hobby to most people, and in many cases it is a necessity, because it happens to be their only source of transportation, particularly in the North. That information would be most helpful.

A second question has to do with your comments with respect to page 1, Clause 2, where you point out that a number of services and facilities are provided for, which you, in fact, are expected to pay for but which are not really necessary to and not really demanded by the user. Could you give us some examples of that? What are you referring to there? Inside the airport building; is it excessive facilities, or . . .

• 2140

Mr. Beach: In the letter we received from the Finance Minister about the 8 per cent tax and the fact that we were getting off scot-free from a charge for something we just do not use, do not want and do not need—where those facilities do exist, usually general aviation is—have you ever been into Mirabel? The gate for general aviation is No. 145. That is how much general aviation gets from the use of a large airport. In Toronto, a general aviation aircraft cannot get near the terminal. When a general aviation aircraft lands in Toronto it goes to the north end where all the facilities are operated and supported by private operators who are paying user charges to DOT. So to suggest that we are getting off scot-free from those kinds of facilities is just nonsensical.

When I fly my aircraft I use a good many of the facilities in just the same way as the airlines do. I say that because if I did not somebody else would say it for me, but I would say that I would be the exception rather than the rule. Most general aviation aircraft do not use navigation facilities or all of the paraphernalian facilities that are provided by DOT for the airlines and for the military aircraft. Occasionally they will use them and I think it has worked even to the advantage of DOT.

[Translation]

taxe là-bas, comparativement à 9c. ici . . . quelque chose du genre. Ces calculs étaient fondés sur les taxes que nous avons pu identifier clairement, plus tous les autres revenus que le gouvernement tire indirectement du secteur de l'aviation générale par l'intermédiaire des stations ou postes d'aéronautiques, sans compter d'autres sources encore.

M. Mazankowski: J'aimerais bien que vous nous fassiez parvenir tous les renseignements possibles à ce sujet, car je crois que ce n'est pas seulement le ministère des Transports qui a l'impression que l'aviation générale ne paye pas sa quote-part; je crois que le public a l'impression que le secteur de l'aviation générale regroupe surtout les personnes les plus riches de notre société. A moins qu'on ne s'intéresse personnellement à ce domaine c'est ce qu'on est porté à croire. Je crois que c'est important, surtout si l'on tient à faire savoir au public quels sont les frais payés par le secteur de l'aviation générale. Je connais bien des gens qui s'occupent d'aviation générale et ce ne sont certainement pas des richards. Pour la plupart, l'aviation est un sport, un violon d'Ingres, et, dans bien des cas, une nécessité, parce que c'est le seul moyen de transport disponible, surtout dans le Nord du pays. Ce genre de renseignements nous serait des plus utiles.

En ce qui a trait à vos observations concernant l'article 2, à la page 1, vous dites qu'il y a un bon nombre de services et d'installations prévus dont vous devrez faire les frais, mais qui ne vous sont pas vraiment nécessaires et que l'utilisateur n'exige pas vraiment. Pouvez-vous nous en donner quelques exemples? De quoi parlez-vous? S'agit-il de ce qu'on vous offre à l'intérieur de l'édifice, à l'aéroport, ou d'installations excédentaires, ou . . .

M. Beach: Dans la lettre que nous avons reçue du ministre des Finances concernant la taxe de 8 p. 100 à laquelle, paraît-il, nous échappions, mais qui est imposée pour une installation dont nous ne nous servons pas, que nous ne voulons pas et dont nous n'avons pas besoin—où ces installations existent, habituellement l'aviation générale est—êtes-vous déjà allé à Mirabel? La porte réservée à l'aviation générale est le n° 145. Voilà tout le profit qu'on tire d'un grand aéroport. À Toronto, les aéronefs de l'aviation générale ne peuvent même pas s'approcher de l'aérogare. Quand un appareil de l'aviation générale atterrit à Toronto, il se dirige à l'extrémité nord, où toutes les installations sont financées par les entrepreneurs privés, qui les font fonctionner et qui paient des taxes d'exploitation au ministère des Transports. C'est un non-sens de prétendre que nous nous servons gratuitement de ces installations.

Quand je pilote mon appareil, je me sers de biens des installations, tout comme les grands transporteurs aériens. Je tiens à le préciser, parce que, si je ne le faisais pas, on ne tarderait pas à vous le rappeler, mais je crois être l'exception qui confirme la règle. Pour la plupart, les pilotes des petits appareils ne se servent pas des installations de navigation ou des autres installations connexes que fournit le ministère des Transports aux lignes aériennes et aux appareils militaires. Nous nous en servons, à l'occasion, et je crois que c'est même à l'avantage du ministère.

[Texte]

I have often been flying into the Ottawa airport and been asked, "Will you not take a GCA?" They want aircraft to use the GCA just to give the facilities and the operators the practice of bringing in aircraft on a ground control approach. That is what GCA means. So there are relatively few facilities that are established and erected by DOT that are included in this cost that are actually being used and needed by general aviation and by private aircraft, but there are some. When I fly towards Smiths Falls I use my ADF to hold me in on the local radio station, but I do not trot downtown and say to the manager of the local radio station, "Hey, Joe, I used your transmitter to home in this afternoon to Smiths Falls, and I would like to pay whatever you think it was worth." That is pretty silly and that is how silly we think this is.

Mr. Mazankowski: What you are saying is that the facilities are there and they would be there if there were one, one hundred or no . . .

Mr. Beach: Exactly.

Mr. Mazankowski: . . . general aviation.

Mr. Beach: Many times when we have had discussions on user charges we have asked DOT to tell us, to show us, to prove to us what we are costing them. We have asked them how much they would save if we were not here, and it was damn little.

The Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski.

Mr. McKenzie.

Mr. McKenzie: Thank you, Mr. Chairman. I would like to thank COPA for their excellent and precise brief. Just to clear any misunderstanding that I might have presented in my earlier questioning when RCFA appeared before us, I referred to Gowling and Henderson. My reason for referring to them was that their legal firm expressed the same concerns that you have, so I realize that is their law firm and not yours.

I would like to refer to No. 3, Bond Securities, which states,

There are presently over 14,000 private aircraft operators in Canada. We consider it absurd for the government to contemplate that each be required to deposit with the government every year a bond or letter of credit, et cetera.

Have you had any consultation with MOT over this particular clause? Have they indicated now much of a bond you would have to put up?

Mr. Beach: No. As I said, we had no knowledge of this until the bill was read so we had no prior discussion. We cannot help but believe or feel that many of these regulations, these changes or amendments are designed to do something about a 747's coming in from Ethiopia, but we do not think we should use a steam roller to squash an ant. We think there is a specific problem in a specific category of aviation, those who

[Traduction]

Je me suis souvent rendu à l'aéroport d'Ottawa et on m'a souvent demandé: «Voulez-vous vous servir du système d'approche GCA?» On veut que les gens se servent du système d'approche GCA tout simplement pour qu'on puisse se servir de ces installations et que le personnel ne perde pas la main. Il s'agit bien du système d'approche GCA. Donc, il y a relativement très peu d'installations construites par le ministère des Transports dont l'aviation générale et les pilotes d'appareils privés aient besoin et dont ils se servent, mais il y en a quelques-unes. Quand je me dirige vers Smiths Falls, je me sers du ADF pour me diriger d'après la station radio locale, mais je ne vais pas faire un tour au centre-ville pour dire au directeur de la station: «Dis donc, Joe, je me suis servi de ton transmetteur pour me diriger cet après-midi sur Smiths Falls, et j'aimerais bien te payer ce que tu crois que ça vaut.» C'est plutôt enfantin, et nous pensons à peu près la même chose de ceci.

M. Mazankowski: Donc, les installations existent et existeraient, qu'il y ait un, cent, ou . . .

M. Beach: Exactement.

M. Mazankowski: . . . pas de pilotes d'aviation générale.

M. Beach: Lorsqu'il était question de nous imposer des taxes, nous avons souvent demandé au ministère des Transports de nous montrer combien nous leurs coûtions, de nous le prouver. Nous avons demandé au ministère combien d'argent il pourrait épargner si nous ne nous trouvions pas dans le décor, et c'était très très peu.

Le président: Merci, monsieur Mazankowski.

Monsieur McKenzie.

M. McKenzie: Merci, monsieur le président. J'aimerais remercier la COPA pour ce mémoire précis et excellent. Pour éviter tout malentendu qu'auraient pu susciter les questions que j'ai posées à la RCFA, j'ai parlé de Gowling et Henderson. J'en ai parlé parce que leurs conseillers juridiques nous ont fait connaître les mêmes préoccupations que vous, mais je sais qu'il s'agit de leurs conseillers juridiques et non pas des vôtres.

Au paragraphe n° 3, où il est question de garanties financières, vous dites:

Il y a à l'heure actuelle plus de 14,000 exploitants d'aéronefs privés au Canada. Il nous paraît absurde de réclamer de chacun d'entre eux qu'il dépose auprès du gouvernement chaque année une garantie ou une lettre de crédit, etc.

Y a-t-il eu des consultations entre vous et le ministère des Transports à ce sujet précis? Le ministère vous a-t-il donné des précisions concernant les garanties à donner?

M. Beach: Non. Comme je l'ai déjà dit, nous ne savions rien de cela avant que le projet de loi ne soit lu en première lecture, ce qui veut dire qu'il n'y a pas eu de discussion à ce propos. Nous croyons seulement qu'une bonne partie de ces règlements, de ces changements, ou de ces modifications, concernant un 747 en provenance de l'Éthiopie, mais nous ne croyons pas qu'il soit nécessaire d'utiliser un rouleau compresseur pour

[Text]

are evading charges, scrounging without paying, and so on, and that the machinery should be set up to test that specific guy, whether it applies specifically to airlines, to charges over \$500, or whatever.

• 2145

In our little airport in Smiths Falls, Ontario, we have 35 airplanes, and most of them are little clunkers that can barely get off the ground and back down again. Most of them do not have an ELT because they do not need to because they never get that far away from the airport to require regulations. Now, how in the name of heaven can you justify having that kind of operator provide a bond to make sure that he pays any fees that he might incur if one day he were to stray into one MOT airport? Most of them are afraid to fly into an MOT airport.

Mr. McKenzie: Well, they are all local citizens, registered aircraft and licensed. There would be no difficulty in tracking down the individual if there were any problem. I think you have hit the nail on the head; it gives the government another opportunity to set up another bureaucratic quagmire.

Now, also in No. 4, Liens, you state:

The government should not have the privilege of automatically placing liens on aircraft as this creates additional legal problems.

In your opinion, why did they dream up something like this? Have there been problems with now private aircraft owners that they would have to implement such a piece of legislation?

Mr. Beach: Well, Mr. McKenzie, I really do not know. If we had had an opportunity to be briefed on this or had some kind of a seminar as to what the department was aiming at, we would have been a lot more knowledgeable and maybe a lot more helpful in arriving at some kind of solution. We can only assume it is for the airlines—something there. I do not know of any such case in general aviation.

Remember, general aviation numerically represents 98 per cent of our fleet—98 per cent of the aircraft in Canada are general aviation. So when you start talking about having airplane operators prove that they have insurance or prove that they have put up a bond, and so on, you are talking about something that is not going to affect 98 per cent of the persons that MOT are really concerned about getting at.

Mr. McKenzie: Yes. Well, it is certainly not very clear as to why they need bond security and liens. Perhaps at a later date, when we have the Minister and some officials here, they can give us an explanation as to why. I can understand your frustration. Maybe you will appreciate the frustration we go through because with every piece of legislation we get presented with by this government, we go through the same thing.

[Translation]

écraser une fourmi. Nous croyons qu'il y a des problèmes précis, soit ceux que posent ceux qui évitent de payer les taxes, qui se servent d'installations sans payer et ainsi de suite; il devrait donc y avoir des mécanismes pour attraper ces fraudeurs même s'il s'agit de lignes aériennes, et pour percevoir ces taxes impayées, de plus de \$500 ou peu importe le montant.

A notre petit aérodrome de Smith Falls, en Ontario, nous avons 35 avions et la plupart sont de vieux concours qui peuvent à peine décoller et atterrir. La plupart des pilotes n'ont pas d'émetteurs-localisateurs d'urgence (ELT) à bord parce qu'ils se disent qu'ils n'en auront jamais besoin car ils ne s'éloignent jamais assez de l'aérodrome pour tomber sous le coup des règlements. Comment diable pouvez-vous exiger des garanties du propriétaire de ce petit appareil tout simplement pour vous assurer qu'il paiera les taxes exigibles si, un jour, il devait atterrir par hasard sur un aéroport du ministère des Transports? La plupart d'entre eux ont une peur bleue d'approcher même d'un aéroport du ministère.

M. McKenzie: Après tout, ce sont tous des habitants de la municipalité et il s'agit d'appareils enregistrés pour lesquels des permis ont été délivrés. Ce ne serait pas difficile de retrouver quelqu'un s'il y avait un problème. Je crois que vous avez bien cerné le problème; le gouvernement se donne encore l'occasion rêvée de s'embourber dans les chinoiseries administratives.

Au numéro 4, concernant les privilèges, vous dites:

le gouvernement ne devrait pas s'accorder la prérogative de constituer automatiquement un privilège sur l'aéronef puisque cela crée des problèmes additionnels de droit.

D'après vous, pourquoi le gouvernement aurait-il rêvé à pareille mesure? Y a-t-il eu tellement de problèmes avec les nouveaux propriétaires d'aéronefs qu'il aura dû songer à cela?

M. Beach: A vrai dire, monsieur McKenzie, je n'en ai aucune idée. Si on nous avait consultés à ce sujet ou qu'on nous avait renseignés, qu'on nous avait dit pourquoi le ministère proposait de telles mesures, nous en saurions beaucoup plus et peut-être pourrions-nous vous aider à en arriver à une solution. Nous ne pouvons qu'opiner que ce doit être à cause de certaines lignes aériennes... quelque chose du genre. Je ne connais rien à cet égard dans le domaine de l'aviation générale.

Vous savez, l'aviation générale, en nombre, c'est 98 p. 100 de tous nos appareils... 98 p. 100 de tous les aéronefs au Canada sont des appareils d'aviation générale. Donc, lorsqu'il est question de demander aux exploitants d'aéronefs de prouver qu'ils ont des assurances ou de prouver qu'ils ont déposé une garantie ou une lettre de crédit, et tout le reste, il s'agit là de mesures qui vont toucher 98 p. 100 des gens que le ministère des Transports veut vraiment atteindre.

M. McKenzie: Oui. Je ne vois pas vraiment pourquoi l'on exige des garanties ou privilèges. Peut-être qu'un peu plus tard, quand le ministre et ses fonctionnaires témoigneront, nous aurons des explications précises à ce sujet. Je comprends que vous soyez frustré. Peut-être comprendrez-vous les problèmes que nous avons parce toutes les fois que ce gouvernement

[Texte]

Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. McKenzie.
Mr. Stevens.

Mr. Roy: Mr. Chairman, if I may.

The Chairman: Mr. Roy, on a point of order.

Mr. Roy: I am going to the late show tonight and I would just like to make a very short comment, if I may, if Mr. Stevens is willing to give me a few minutes.

The Chairman: Is this agreeable, Mr. Stevens?

Mr. Stevens: Well, I take it, Mr. Chairman, we can go on past 10 p.m. to hear other witnesses.

The Chairman: As I mentioned earlier and as the Committee agreed, we would have each witness for half an hour. The other people had mentioned they would only want to appear for about 10 minutes. That is why I urged you to keep the questions and answers short.

Mr. McKenzie: The bill is going to have to be withdrawn.

The Chairman: If we could have a short question by Mr. Roy and then Mr. Stevens, we could have the witnesses' comments on the record for the benefit of the members. Our witnesses have so kindly come all this way to appear before us this evening.

Mr. Roy.

• 2150

Mr. Roy: Well, Mr. Chairman, first I would like to clarify for the record that I do not want to blame the copilots' association for not having the translation made because I have just been told that they received very short notice. I do not blame you at all and I would like to correct the record on that.

Concerning the consultation, ... Je voudrais, en français, féliciter les deux organisations qui nous ont présenté des mémoires. C'est le lieu et le moment pour le faire. Lors de l'étude d'un projet de loi, c'est bien entre la première et la deuxième lecture que l'on prévoit de recevoir les mémoires des diverses associations. C'est ce que nous faisons ce soir. Je pense que les associations aéronautiques sont continuellement consultées en ce qui concerne les procédures ou les règlements ordinaires. Mais lorsqu'il s'agit d'un bill du gouvernement, nous prévoyons justement, après la première lecture, de recevoir les associations afin qu'elles puissent déposer leurs mémoires; lesquels mémoires seront discutés par les membres de tous les partis, pour améliorer la législation qui est déposée. Je pense que c'est ce qui se passe ce soir.

Il y a certains articles que vous acceptez, d'autres pour lesquels vous formulez des réserves, et d'autres enfin que vous aimeriez voir être modifiés.

I would like to put that on the record, Mr. Chairman, on the consultation and the normal procedure when we study the bill.

[Traduction]

présente un nouveau projet de loi, c'est toujours la même histoire qui recommence.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur McKenzie.

Monsieur Stevens.

M. Roy: Monsieur le président, si vous me le permettez.

Le président: Monsieur Roy, un rappel au Règlement.

M. Roy: Je vais voir les couche-tard à la Chambre et j'aimerais bien avant faire un bref commentaire, si vous me le permettez, si M. Stevens consent à m'accorder quelques minutes.

Le président: Cela vous va, monsieur Stevens?

M. Stevens: J'en déduis, monsieur le président, que nous pouvons entendre les témoins après 22 h 00.

Le président: Comme je l'ai dit plus tôt, et le Comité était d'accord, nous accordons une demi-heure à chaque témoin. Les autres ont dit qu'ils ne prendraient que 10 minutes. C'est pour cela que je vous ai demandé de ne pas prendre trop de temps pour les questions et réponses.

M. McKenzie: On devra retirer le bill.

Le président: Si M. Roy et M. Stevens s'en tenaient à de courtes questions suivies de brèves réponses, tous les témoins pourraient se faire entendre. Nos témoins ont eu l'amabilité de faire tout ce trajet pour venir nous parler ce soir.

Monsieur Roy.

M. Roy: Monsieur le président, un éclaircissement d'abord, je ne veux pas blâmer l'Association des co-pilotes de n'avoir point fait traduire le mémoire parce qu'on vient tout juste de me dire que l'Association n'a pas été avertie à temps. Je ne vous blâme pas et j'aimerais tout simplement consigner cette correction au compte rendu.

En ce qui concerne la consultation, ... In French, I would like to congratulate the two organizations that presented their briefs to us. This is the place and time to do so. When a bill is being examined, it is between the First and Second Reading that we expect to receive the briefs from the different associations. That is what we are doing tonight. I think that the aviation associations are always consulted on ordinary procedures or regulations. But when the subject matter is a government bill, we expect to hear the associations after First Reading so that they may table their briefs; these briefs will then be discussed by all members of all parties to improve the legislation which was tabled. I think that is what we are doing tonight.

Some clauses you accept, you have reservations on others and finally, you would like to see some clauses amended.

Je voulais tout simplement préciser ces détails, monsieur le président, concernant la consultation et la procédure normale d'étude d'un projet de loi.

[Text]

The Chairman: Thank you, Mr. Roy. Mr. Stevens.

Mr. Stevens: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Beach, I was wondering if you could clarify something for me. I notice that on page 4 of your brief you make specific reference to Clause 4, zoning around non-government airports. You say that COPA considers this to be excellent legislation, and I think you were even a little stronger in your oral presentation.

I just do not follow what you mean here because the suggested amendment is simply repeating present legislation but taking out Department of Transport airports. In other words, Department of Transport airports will not now be covered by the thrust of this clause, and I could not understand why you felt that was a good idea. You indicated that you felt there was some kind of a hazard with silos and this type of thing, but the net effect of the amendment before us is that the MOT airports will no longer have that provision applicable to them, it will just be the private airports. Right now all airports are covered by that clause. Could you clarify for me why you felt the change was excellent?

Mr. Beach: Maybe you have to clarify it for me, Mr. Stevens, because it is not our understanding that we have that protection for private airports at the present time.

Mr. Stevens: It is right in the bill. On the right-hand side they show the present section; on the left-hand side there is the amendment, and it is only the underlined portion that is the amendment. Do you see on the left the part that is underlined?

Mr. McKenzie: What page is that, sir?

Mr. Stevens: Page 3.

Mr. Beach: At a time when I am not under this kind of heat or pressure I must go back and read it again. But my impression certainly is that we have not had that protection. The way this reads is:

This amendment would permit zoning regulations to be made in respect of privately owned airports.

Our impression certainly was that heretofore there has not been such a provision. We have certainly seen plenty of indication that there was not any protection, that is for sure. We have seen the spite-fence kind of silos being erected, that sort of thing. Airports virtually being neutralized by that, and without any protection. It is our impression from the way this reads that this was, in a sense, to correct that problem. As I understood this bill, there were also discussions of going on to provide compensation where this worked a hardship on the surroundings.

• 2155

Mr. Stevens: Through you, Mr. Chairman, far be it from me to want to defend the bill. In fact, I pricked up my ears when you said it was excellent legislation in this respect because I was looking for some clarification as to why you felt that section was excellent legislation in that it is really narrowing the very thing that I take that you are wanting to have

[Translation]

Le président: Merci, monsieur Roy. Monsieur Stevens.

M. Stevens: Merci, monsieur le président, M. Beach, vous pourriez peut-être me donner des éclaircissements. A la page 4 de votre mémoire, vous parlez de l'article 4, c'est-à-dire le zonage autour des aéroports non gouvernementaux. Vous dites que la COPA croit que ces mesures sont excellentes et je crois même que vous êtes allé un peu plus loin en parlant tout à l'heure.

Je ne suis pas très bien vos arguments parce que l'amendement proposé ne fait que répéter les lois actuelles, mais en excluant tout simplement les aéroports du ministère des Transports. En d'autres termes, cet article ne s'appliquera plus aux aéroports du ministère des Transports et je ne vois vraiment pas pourquoi vous croyez que c'est une très bonne idée. Vous avez dit que vous croyez qu'il y avait certains risques concernant les silos et ce genre de chose, mais le résultat net de l'amendement que nous étudions sera tout simplement que cette disposition ne s'appliquera plus aux aéroports du ministère, mais seulement aux aéroports privés. A l'heure actuelle, cet article s'applique à tous les aéroports. Pourriez-vous me dire pourquoi vous croyez que ce changement est excellent?

M. Beach: Vous devrez peut-être me donner certains éclaircissements, monsieur Stevens, car nous ne croyons pas que les aéroports privés soient protégés à l'heure actuelle.

M. Stevens: C'est dans le projet de loi. A droite, vous avez l'article actuel; à gauche, se trouve l'amendement et il ne s'agit que de la partie soulignée de l'amendement. Vous voyez, à gauche, la partie soulignée?

M. McKenzie: A quelle page, monsieur?

M. Stevens: A la page 3.

M. Beach: Je devrai relire tout cela à tête reposée. Mais j'ai l'impression que nous n'avions pas cette protection. Cela se lit comme suit:

cette modification permettrait l'établissement de règlements de zone pour les aéroports appartenant à des particuliers.

Nous avons certainement l'impression qu'il n'y avait pas de telles dispositions dans la loi actuelle. En tout cas, on nous a amplement prouvé qu'il n'y avait pas de protection. Vous savez, on a déjà vu ériger ceux qu'on appelle «des silos de la colère» et autres choses du genre. A toutes fins pratiques, on neutralise ainsi les aéroports qui ne sont pas du tout protégés. De la façon dont le projet de loi est rédigé, nous avons cru que cela visait à régler ce problème. J'ai même cru comprendre qu'il y avait certaines négociations en cours visant à accorder des compensations où cela avait créé des problèmes écologiques.

M. Stevens: Monsieur le président, je ne tiens pas du tout à défendre le projet de loi. En vérité, vous m'avez fait bondir quand nous disiez qu'il s'agissait d'un excellent projet de loi à cet égard parce que je voulais avoir certains éclaircissements, je voulais savoir pourquoi vous croyiez que cet article était excellent puisqu'en fin de compte cette mesure impose certain-

[Texte]

apply, and I take it from your remarks that if you are bothered at certain airports with these impediments, you are really saying the Department of Transport is not doing its job because it certainly has the power. If you look at the page opposite page 3, you will see the existing provision. That is the present law and I think it is a little confusing when they refer to privately owned airports up above. They mean in future it will only apply to privately owned airports; the MOT airports will no longer be covered because of the underlying words that they are inserting in that section, but MOT have already got the authority to do exactly what you feel they should be doing, and I take it from your evidence they are lying down on the job as usual.

Mr. Beach: I did not say that.

Mr. Stevens: Go ahead and say it.

Mr. Beach: Whether the difference we are talking about is regarding zoning of adjacent land, it was our understanding from the way we read it that at the present time there is not any provision for restrictive zoning on land adjacent to airports and that this C-40 was providing that. If we misread it, I apologize. I would like to go back over it and ask the DOT people...

Mr. Stevens: Mr. Chairman, I wonder if Mr. Beach could have an opportunity to clarify his own position and maybe you could send us in an addition to the brief as to what you have finally determined on that.

Mr. Beach: We would be glad to.

Mr. Stevens: There is only one other thing, Mr. Chairman. If I could just have a quick estimate of what you think would be a fair user pay or levy. When we had the witnesses before the Committee just ahead of you, they indicated that they felt the present levies were not unfair, and I was wondering if you could indicate whether I understood you correctly in view of the almost add-on costs you have to pay when you buy a plane and certain other payments you have to make. Do you feel the present charges should even be lower?

Mr. Beach: Very definitely. We think private aviation is the heaviest taxed segment of transportation there is, and we can say that pretty vigorously because of a comparison with the taxes that are being administered, for example in the United States. It would be virtually impossible for me to say what that figure should be, but I certainly do not have any difficulty in saying that before the government decides what that figure should be, they should find out what it is and there is only one way for them in our view to find out what it is, and that is to review the revenue that is now being extracted from general aviation, not necessarily by DOT but partly by Finance, partly even by other governments' and I think they should encourage the provincial governments to vacate, for example, the gas tax field and leave this open for the federal government to extract

[Traduction]

nes restrictions aux mesures que vous voudriez que l'on prenne et, si j'ai bien compris vos observations, si vous nous dites que certains aéroports subissent de tels problèmes, vous confirmez tout simplement que le ministère des Transports ne fait pas son travail parce qu'il a tous les pouvoirs voulus pour corriger de telles situations. Si vous étudiez la page à droite de la page 3, vous verrez quelles sont les dispositions actuelles. Vous avez là la loi actuelle et je crois que cela sème la confusion lorsqu'il est question d'aéroports appartenant à des particuliers. Ce qu'on veut dire, c'est qu'à l'avenir, cet article ne s'appliquera qu'à des aéroports appartenant à des particuliers; cela ne s'appliquera plus aux aéroports du ministère des Transports à cause de la partie soulignée que se trouve dans l'alinéa, mais le ministère a déjà tous les pouvoirs voulus pour faire ce qu'il croit être son devoir et, d'après votre témoignage, je dois en conclure que rien ne se fait, comme d'habitude.

M. Beach: Ce n'est pas moi qui ai dit cela.

M. Stevens: Allez-y, dites-le.

M. Beach: Peut-être que la différence dont nous parlons concerne les règlements de zone pour les terrains adjacents, mais d'après ce que nous avons vu, nous avons compris qu'à l'heure actuelle il n'y avait aucune disposition concernant les règlements de zone pour les terrains adjacents aux aéroports, mais que cette lacune se trouvait corrigée grâce au Bill C-40. Si nous avons mal lu, toutes nos excuses. J'aimerais réétudier cet article et demander aux fonctionnaires du ministère des Transports...

M. Stevens: Monsieur le président, peut-être devrait-on donner à M. Beach l'occasion de préciser sa propre pensée à ce sujet et il pourrait alors nous envoyer une annexe à son mémoire pour nous faire part de ce qu'il pense à ce propos.

M. Beach: Nous serions heureux de le faire.

M. Stevens: Une autre question seulement, monsieur le président. Pourrait-on me dire brièvement ce qu'on croit être une taxe équitable. Les témoins qui nous ont parlé juste avant vous nous ont dit que les taxes actuelles n'étaient pas injustes et je me demande si vous pourriez nous dire si je vous ai bien compris en ce qui concerne les coûts additionnels que vous devez payer lorsque vous achetez un avion et concernant d'autres versements additionnels que vous devez faire. Croyez-vous que les taxes actuelles devraient être encore moins élevées?

M. Beach: Certainement. Nous croyons que l'aviation privé est le secteur le plus lourdement taxé du domaine des transports et nous pouvons l'affirmer sans ambages parce que nous avons fait la comparaison entre les taxes que nous payons ici et celles qui se payent aux États-Unis, par exemple. Il me serait presque impossible de donner une réponse précise à votre question, mais avant que le gouvernement ne décide du montant des taxes à imposer, il devrait au moins se renseigner sur ce qui se passe et la seule façon de le faire, à notre avis, c'est de faire une ventilation des taxes imposées à l'heure actuelle à l'aviation générale, par nécessairement par le seul ministère des Transports, mais aussi en partie par celui des Finances et aussi par d'autres gouvernements et je crois que le gouvernement fédéral devrait encourager les gouvernements provin-

[Text]

the tax to use for aviation where it should be extracted and should be used. The simplest way of arriving at it, and you would certainly have to try to find the simplest way because it is a very complex problem, would be to try to determine how much the government would save if general aviation was not here.

Mr. Stevens: Thank you, Mr. Chairman.

• 2200

The Chairman: Thank you, Mr. Stevens; and thank you, Mr. Beach and Mr. Pepler, for appearing before us this evening. It has been most interesting.

May I ask Mr. Turner from the Metropolitan Toronto Airport Review Committee to join me here at the table.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, it is nice to know that you are hanging in with us. At least we have got one Liberal here.

The Chairman: Thank you.

I appreciate the indulgence of hearing Mr. Turner because he has come in from Toronto to be with us this evening to put a statement on the record for us.

Mr. Turner.

Mr. P. D. Turner (The Metropolitan Toronto Airport Review Committee): Thank you, Mr. Chairman. I will try and take only my 10 minutes. I am going to comment on a completely different clause from the people that came before me, on Clause 4, to which there are no explanatory notes, which is rather interesting.

I should say briefly who we are. We are an umbrella group for people who are concerned with the political and bureaucratic problems surrounding airports—mostly commercial aviation, not general aviation. We are made up basically of local community groups, such as representatives from the town of Stouffville and People or Planes, from environmental groups such as the Federation of Ontario Naturalists, and from representatives of municipal councils that are affected, such as Toronto, Scarborough and Pickering.

Before I get into Clause 4, which has to do with the zoning part, I would like to say briefly that we think that there are some good parts to the bill. We applaud the Minister of Transport's user-pay concept—and I am not sure that I would agree with Mr. Beach about general aviation paying its way. I think he might be alarmed if they had a proper breakdown of costs as to user payments. I think this is virtually impossible at the present time because of the MOT's famous revolving airport fund: no one knows what costs what.

The few tantalizing glimpses that we have are from independent sources, one of them being the Toronto Island Airport which is paid for by the Toronto Harbour Commissioners. The last several years, it has averaged a loss of about \$250,000.

[Translation]

ciaux de se départir, par exemple, du champ des taxes sur le pétrole pour permettre au gouvernement fédéral de se servir de ces taxes pour l'aviation. La façon la plus simple de faire ces calculs, et l'on doit chercher une solution simpliste parce qu'il s'agit d'un problème très compliqué, serait d'essayer de calculer combien le gouvernement pourrait épargner si l'aviation civile n'existait pas.

M. Steven: Merci, monsieur le président.

Le Président: Merci, monsieur Stevens. Merci également, monsieur Beach, monsieur Pepler d'avoir bien voulu être des nôtres ce soir. Votre présentation était très intéressante.

Je demanderais maintenant à M. Turner, du Metropolitan Toronto Airport Review Committee, de se présenter à la table.

M. Mazankowski: Monsieur le président, il convient de souligner que nous avons toujours quelques députés. Il reste au moins un libéral.

Le président: Merci.

Je suis reconnaissant aux membres du Comité de bien vouloir entendre M. Turner qui est venu de Toronto pour faire une présentation.

Monsieur Turner.

M. P. D. Turner (The Metropolitan Toronto Airport Review Committee): Merci, monsieur le président. Je vais essayer de ne prendre que 10 minutes. Je veux parler d'un article tout à fait différent de celui qui a intéressé le groupe précédent, l'article 4, lequel n'a pas de note explicative, il convient de le souligner.

Mais auparavant, je voudrais décrire brièvement le groupe que je représente. Notre organisme regroupe tous les gens qui s'intéressent aux problèmes d'ordre politique et bureaucratique entourant les aéroports, surtout les aéroports commerciaux. Nous avons avec nous des groupes communautaires, des représentants de la ville de Stouffville, du groupe People or Planes, des groupes qui s'intéressent à la protection de l'environnement comme la Federation of Ontario Naturalists, enfin des représentants des conseils municipaux directement concernés comme ceux de Toronto, Scarborough et de Pickering.

Avant de passer à l'article 4, qui traite du zonage, je tiens à signaler que nous voyons des bons côtés au bill. Nous voyons d'un bon œil la décision du ministre d'adhérer au concept qui veut que l'utilisateur paie pour les services. Je ne sais pas si je suis d'accord cependant avec M. Beach concernant la part de l'aviation générale. Il pourrait s'inquiéter s'il voyait comment les coûts sont répartis. C'est presque impossible à l'heure actuelle cependant à cause du fameux fonds renouvelable du ministère des Transports pour les aéroports. Personne ne peut établir les coûts de cette façon.

Les seuls indices que nous pouvons avoir nous viennent de sources indépendantes, dont l'une est l'aéroport de l'île de Toronto qui est payé et administré par la Commission du port de Toronto. Au cours des dernières années, cet aéroport a subi des pertes moyennes de \$250,000.

[Texte]

Two other little glimpses are that the successful private airport at Buttonville has all its air traffic controllers paid for by the Ministry of Transport, which probably affects its profitability, and lastly, and only semi-facetiously, it costs more to park my car at Malton than it does for the general aviation people to park their aeroplanes.

The clause that we are concerned with is Clause 4 with its amendments to the existing Act. We think that they are not very well thought out and not very well drafted, and that they must be rewritten. I do not think that I have the gift of re-writing them right here but I would like to point out some of the problems that we see with them.

First, the background for this Clause 4, which purports to add Section 6.1, subsections (1) to (12) to the Aeronautics Act. They go back to the Ministry of Transport's problems with Mirabel. At Mirabel, as followers of airport lore know, the Ministry of Transport took 88,000 acres. This was because they were concerned with the noise problem basically related to the DC-8 and 707 type aircraft. Just as a personal note, the average farm in Canada is 100 acres and the average farm in Europe is 30 acres.

When the Ministry of Transport ran out of work and had to do something with the staff and turned to Pickering, they found the land costs prohibitively high to expropriate around 88,000 acres and so they made a deal with the province, which is recorded in a joint provincial-federal agreement, which would result in approximately a similar amount of land being reserved for an airport facility to serve Toronto, but it was done in a different way. They made a deal with the province to freeze 60,000 acres and the federal government only had to pay compensation on 19,000 acres.

Now, I think you can make the leap with some ease to show that the 60,000-acre freeze which the province tried to do for the federal government is the very area that the MOT is now trying to cover themselves with in Bill C-40. I should point out to the Committee that there was no compensation paid or offered or intended to be paid to the people in the so-called freeze zone, although if the federal government had wished to do so they could have done so, and they still can under the existing Section 6.1(10) of the Aeronautics Act. The provincial freeze has, since the beginnings of the aborted Pickering airport, been struck down by the Ontario courts and upheld by the Supreme Court of Canada. The province has not been able to keep their end of the deal, and that is why the federal government has had to try and prop up their partner by passing these amendments to the Aeronautics Act.

• 2205

Proposed section 6.1(2), the enabling section, is on pages 5 and 6 of the first reading version of Bill C-40. You will see that proposed sections 6.1(2)(a) and 6.1(2)(b) contemplate helping the province in a situation where they had acted illegally; or, in the technical term, is *ultra vires*. You will see that if the Ministry of Transport is happy that in proposed section 6.1(2)(a) the provincial government has not gone along with the federal government's proposals, or in proposed section

[Traduction]

Il y a deux faits à souligner. L'aéroport privé de Buttonville est rentable, mais tous les contrôleurs du trafic aérien y sont payés par le ministère des Transports, ce qui est sûrement un facteur. Également, et je suis à demi sérieux, il m'en coûte davantage pour stationner mon auto à Malton qu'il en coûte aux propriétaires d'avions particuliers pour y garer leurs appareils.

L'article qui nous inquiète le plus est l'article 4, avec ses amendements à la loi actuelle. Nous pensons que ces amendements ont été très mal rédigés et qu'ils doivent être refaits. Je ne puis le faire moi-même, mais je puis indiquer où se trouvent les difficultés concernant ces amendements.

Il faut voir ce qui a servi de base à cet article 4 qui ajoute les paragraphes 1 à 12 à l'article 6 de la Loi sur l'aéronautique. Il faut revenir sur les problèmes qu'a éprouvés le ministère à Mirabel. À Mirabel, comme ceux qui ont suivi la question le savent, le ministère des Transports s'est approprié 88,000 acres. Il craignait le bruit, surtout des DC-8 et des 707. En passant, il convient de signaler que les fermes moyennes ont 100 acres au Canada et 30 acres en Europe.

Lorsque le ministère des Transports n'a plus eu rien à faire et a dû placer ailleurs son personnel, il s'est tourné vers Pickering. Il s'est vite aperçu qu'il était beaucoup trop cher d'exproprier 88,000 acres à cet endroit, de sorte qu'il s'est adressé à la province. Il en est résulté un accord fédéral-provincial à ce sujet. Il y aura une superficie presque aussi grande qui sera réservée pour un aéroport à Toronto, mais l'on procédera d'une façon différente. On a demandé à la province de réserver 60,000 acres, mais le gouvernement fédéral n'accordera de compensation que pour 19,000 acres.

Je pense qu'il est facile de démontrer que les 60,000 acres qu'a tenté de réserver la province au nom du gouvernement fédéral représentent à peu près la superficie que le ministère des Transports essaie d'obtenir avec le bill C-40. Je signale aussi qu'aucune compensation n'a été payée, offerte ou envisagée pour les gens qui se trouvent dans la zone réservée, mais le gouvernement fédéral aurait pu le faire s'il avait voulu. Et il peut toujours le faire en vertu de l'article 6.1(10) de la Loi sur l'aéronautique. Depuis le début de l'affaire de Pickering, qui n'a pas eu de suite, le gel imposé par la province a été déclaré nul par les tribunaux de l'Ontario mais maintenu par la Cour suprême du Canada. La province n'a pu tenir son bout et c'est le gouvernement fédéral qui est forcé de venir en aide à son partenaire avec ces amendements à la Loi sur l'aéronautique.

L'article proposé 6.1(2), l'article habilitant se trouve aux pages 5 et 6 de la version du bill C-40 en première lecture. On constate que les articles 6.1(2)a) et 6.1(2)b) permettent d'aider la province lorsque celle-ci a pu agir illégalement, ou si l'on veut être technique, d'une façon qui est *ultra vires*. Si le ministère des Transports s'estime heureux que, en vertu de l'article proposé 6.1(2)a), le gouvernement provincial ait rejeté les propositions du gouvernement fédéral, ou en vertu de

[Text]

6.1(2)(b) the provincial government does not have the powers, then the federal government can in effect expropriate land that they believe will be affected by a large air facility.

The one section we cannot quarrel with is proposed section 6.1(2)(c) concerning direct hazards Mr. Beach referred to telephone poles and silos. I agree; those should not be allowed to exist. But let us be quite clear. They are not talking about silos and telephone poles; they are talking about landowners of approximately 60,000 acres who until now have not been compensated. This is in direct violation of Section 1 of the Canadian Bill of Rights, which gives to the individual the right to the enjoyment of property and the right not to be deprived thereof except by due process of law. I am a lawyer; I practice law in Toronto. The law recognizes interests in property other than what we call the fee simple; that is, absolute title to it. I will give you several examples. One is an easement, a right to go across your neighbour's lawn. Another one is called *profit à prendre*, which is a right to cut wood or to fish or hunt on property. The federal government is proposing, by the Aeronautics Act amendments, to take away property values.

In one sense I think we can applaud the government's amendments to the Aeronautics Act, even though they were forced into it by the provinces' failure, because on the surface they are now offering perhaps more compensation than they were before. But if you look closely you will find that it is a totally inadequate section with regard to, first of all, people who have been included in the zoning area by the Ministry of Transport. There are not adequate provisions for them to appeal the value placed on them by the federal government. Secondly, and probably more importantly, there is no provision whereby people who have been excluded from the Ministry of Transport's zoning regulations may petition to be included.

I said I would be brief and I think those are the points that I wanted to make. Mr. Lorne Almack is an engineer and a partner in Price, Waterhouse in Toronto. I think we have another three minutes left, Mr. Chairman, and he wants to amplify on the compensation part.

• 2210

So what I want to leave you with is that, first of all, the basis for the section is unconstitutional. They are trying to interfere in an area of provincial jurisdiction, in effect trying to force the province to do something that they have not the power to do and create little federal fiefdoms all across the country. And, secondly, even if they can somehow find a way to make that legal, the compensation procedures are totally inadequate. It would be our submission to the Committee that at least this section of the bill, because we applaud the user pay part, should be withdrawn and extensively drafted. There is a basic comfort in our minds, however, because we know that this bill will never be used for large airports. There will never again be another Mirabel or Gander in Canada, because we could never afford it. And we do not believe that Pickering

[Translation]

l'article proposé 6.1(2)b), que le gouvernement provincial n'ait pas les pouvoirs nécessaires, le gouvernement fédéral peut exproprier toutes les terres qu'il juge touchées par la construction d'un grand aéroport.

Le seul article que nous ne pouvons pas mettre en doute est l'article 6.1(2)c) concernant les dangers directs. M. Beach a parlé des poteaux de téléphone et des silos. J'admets facilement qu'ils ne doivent pas se trouver là. Mais il faut bien dire qu'il ne s'agit pas seulement des poteaux de téléphone et des silos. Il s'agit également des propriétaires de ces quelque 60,000 acres qui n'ont reçu aucune compensation jusqu'à présent. C'est une atteinte directe à l'article premier de la Déclaration canadienne des droits de l'homme qui donne à l'individu le droit de jouissance de sa propriété et interdit qu'il en soit dépouillé sauf par voie de droit. Je suis avocat. Je pratique le droit à Toronto. La loi reconnaît des intérêts à une propriété autres que le droit absolu à cette propriété. Je suis citer plusieurs exemples. Il y a la servitude, le droit de passer sur le gazon d'un voisin. Il y a également ce qui est appelé le profit à prendre, le droit de couper du bois, de pêcher ou de chasser sur sa propriété. Le gouvernement fédéral se propose, par ses amendements à la Loi sur l'aéronautique, de priver les gens des valeurs attachées à leur propriété.

D'un côté, on peu se réjouir de ces amendements qu'apporte le gouvernement à la Loi sur l'aéronautique, même s'il y est forcé à la suite de l'échec de la province, parce qu'à prime abord ils semblent permettre une meilleure compensation qu'auparavant. Mais si on s'y arrête plus longuement, on peu constater que les dispositions visant les gens qui doivent être inclus dans la zone prévue par le ministère des Transports sont tout à fait inadéquates. Elle ne permettent pas aux gens de demander une révision de l'évaluation de leur propriété par le gouvernement fédéral. Deuxièmement, ce qui est probablement plus grave, c'est qu'il n'y a pas de disposition qui permet aux gens qui sont exclus de la zone visée par le ministère des Transports de demander d'être inclus.

J'ai dit que je voulais être bref. J'ai déjà fait ressortir les points saillants de notre présentation. M. Lorne Almack, qui est ingénieur et associé à Price, Waterhouse à Toronto, voudrait pour sa part insister davantage sur l'aspect compensation. Je pense qu'il doit rester trois minutes pour lui permettre de le faire, monsieur le président.

Je conclus en disant que le fondement de cet article est d'abord anticonstitutionnel. On essaie d'intervenir dans un domaine qui est de juridiction provinciale, de forcer la province à faire quelque chose qu'on n'a pas le pouvoir de faire soi-même, de créer en quelque sorte de petits fiefs fédéraux un peu partout au pays. Et même si on pouvait y arriver d'une façon légale, la compensation serait tout à fait inadéquate. Nous demandons au Comité qu'au moins cette partie du bill soit retirée et refaite en entier, mais simplement parce que nous sommes d'accord avec le concept qui veut que ce soit l'utilisateur qui paie pour les services. Nous tenons à cette partie du bill parce que nous savons que le bill lui-même ne sera jamais utilisé pour les grands aéroports. Il n'y aura jamais d'autres Mirabel ou de Gander au Canada parce que nous n'en

[Texte]

ever will be built. But this bill could do something to help people who now are troubled by noise around Malton and around private airports like Buttonville. And we concede that small, successful private airports like Buttonville are very necessary for general aviation.

Thank you Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Turner. Mr. Almack.

Mr. L. D. Almack (Vice-Chairman, The Metropolitan Toronto Airport Review Committee): The purpose of the Act is not clearly stated in Section 6. It defines a protection area to be any lands adjacent to or in the vicinity of an airport or airport site. That is a very sweeping clause. The purpose is not stated, but the Act is to keep people from building houses in the noise zones of airports. That is the only reason for this amendment. The old act kept people from building silos on flight paths. This is meant to keep people from building on a piece of property that they own because it happens to be in a noise zone of an airport. The act gives sweeping powers to the Minister to prevent the use or development of a citizen's land, if he deems the use incompatible. That is all he has to do and, if he says it is incompatible, you have had it. This is an expropriation of a right to the use of one's property. But that is not the whole story. In the case of a new airport site, it is imposition of an injurious effect that did not exist before on existing homes. If the land in the noise zone is unfit for people to build and live on in the future, surely it is also unfit for those already living and owning residences in those noise zones. But the Act skillfully denies compensation. Read it carefully. How? In the case of Pickering, the injury occurred first on March 2, 1972, when the noise zones were published by the Ministry of Transport and provincial restrictions were imposed. As the project became more ridiculous, the injury lessened. When and if the Minister imposes his restriction, the damages have to be proven at that date. It is from the date the restriction is imposed. But they have already occurred. Further, if he imposes the restriction now and then builds the airport three years later if the project proceeds, there are too many years gone by to apply, because the real injury occurs when the aircraft start flying across your living room window. But by that time two years have expired, so you are cut off, with no compensation. At Mirabel full compensation was provided because the whole 88,000 acres were expropriated. If this was considered just at that time, why is it not just in Ontario at this time? Of course, as Mr. Turner said, it was not just because it was too expensive. At \$4,000 an acre, they could not afford to do it.

The Act does not in fact provide adequate insurance for compensation. It does not compensate injury resulting from airport operation. It provides compensation resulting from imposition of a restriction but not from imposition of an injurious effect. To guarantee that no compensation will be paid, the two-year limit has been established. This is very

[Traduction]

avons tout simplement pas les moyens. Nous ne pensons pas que Pickering pourra jamais être construit. Le bill cependant pourra servir aux gens qui ont à se plaindre du bruit près de Malton et près d'aéroports privés comme celui de Buttonville. Et nous sommes d'accord pour dire que les petits aéroports privés comme celui de Buttonville, qui sont rentables, sont nécessaires à l'aviation générale.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Turner. Monsieur Almack.

M. L. D. Almack (vice-président, The Metropolitan Toronto Airport Review Committee): Le but de la loi est mal défini dans l'article 6. Une zone de sécurité y est définie comme tout terrain situé dans le voisinage d'un aéroport ou d'un futur aéroport. C'est très général. Le but de la loi n'est pas indiqué, mais en réalité il est d'empêcher les gens de construire des maisons dans les zones touchées par le bruit des aéroports. C'est l'unique raison de l'amendement. L'ancienne loi empêchait les gens de construire des silos sur les lignes de vol. La nouvelle loi les empêche de construire quoi que ce soit sur des propriétés qu'ils détiennent pour le prétexte qu'elles se trouvent dans des zones touchées par le bruit des aéroports. La nouvelle loi donne au ministre des pouvoirs absolus qui lui permettent d'interdire la mise en valeur de propriétés lorsqu'il juge cette mise en valeur incompatible avec ses visées. S'il juge que cet usage est incompatible, c'est fini. C'est l'abolition du droit d'une personne d'utiliser sa propriété. Mais ce n'est pas tout. Lorsqu'il s'agit d'un nouvel aéroport, ceux qui ont déjà des maisons subissent des torts supplémentaires. S'il est malsain pour les gens de construire des maisons et de vivre dans des zones touchées par le bruit, il doit en être de même pour ceux qui y sont déjà là, qui ont des maisons dans ces zones. La loi, cependant, très habilement, les prive de toute compensation. Pourquoi? Dans le cas de Pickering, les problèmes ont commencé le 2 mars 1972, lorsque le ministère des Transports a annoncé les zones touchées par le bruit et que la province a imposé des restrictions. Au fur et à mesure où le projet est devenu ridicule, les problèmes ont diminué. Si le ministre impose une restriction, les torts doivent être prouvés à cette date. C'est donc la date à laquelle la restriction a été imposée qui compte. Cependant, les torts ont déjà été subis. S'il impose la restriction maintenant et que l'aéroport est construit dans trois ans, s'il est construit, il est trop tard à ce moment-là pour demander une compensation. Il faut en effet attendre que le tort soit subi, que l'avion survole la maison. Deux ans se sont cependant écoulés et il est impossible de demander une compensation. A Mirabel, une compensation entière a été prévue parce que toute la superficie de 88,000 acres a été expropriée. Si on a décidé de procéder de cette façon à Mirabel, pourquoi ne le fait-on pas maintenant en Ontario? Évidemment, comme M. Turner l'a fait remarquer, c'est trop cher. A \$4,000 l'acre, le gouvernement n'en a pas les moyens.

La loi ne prévoit pas une compensation suffisante. Elle ne prévoit pas de compensation dans le cas des gens qui subissent des torts par suite du fonctionnement de l'aéroport. La compensation n'est accordée que dans le cas où une restriction est imposée et non pas dans le cas où les gens subissent des torts. Afin de s'assurer qu'il n'y aura pas de compensation, on a

[Text]

tricky legislation, which can only guarantee that the people of Canada affected by this kind of legislation will feel unjustly treated.

• 2215

What kind of legislation could we have? We can expropriate this partial interest in the use of property, and we can set it up in 25 NEF to various zones—25, 28, 35. We can set up a compensation board to review specific claims for injury; we can provide appeal through the courts; we can allow for payment, reasonable court costs and appraisal fees; and we can restrict the act to application at existing active airports.

It is a piece of pretty miserable legislation as far as the several thousands of citizens affected are concerned.

The Chairman: Thank you, Mr. Almack. Are there any questions? Mr. Stevens.

Mr. Stevens: Mr. Chairman, Mr. Turner indicated that he felt Pickering would not be built; certainly, we have never been able to get any commitment from the Minister of Transport, nor from the Prime Minister, that Pickering will not be built. Have you some evidence you can give us that the government is willing to back down from their position with respect to Pickering?

Mr. Turner: If they face facts they will never build it, because the pattern for air traffic has not followed at all the projections of the MOT. It has fallen off drastically; it is going to fall off even more. I cited an example, the renegotiation of the so-called Bermuda Treaty between the U.K. and the U.S.A. There just will never be a need for a giant facility like Pickering, there never was a need for Mirabel. There is Mirabel, sitting there on 88,000 acres, some of which they are now trying to sell back, planned for six runways—only one built. They are going to have to close down Dorval.

Mr. Almack: And all the international ticketing at Dorval boarded up and wasted, a huge investment ill used.

Mr. Turner: They are now routing traffic to avoid Mirabel; people are going to Boston or New York instead of to Mirabel. There just will never be a need. The air industry—and I include the airlines, the aircraft manufacturers—told the Ministry of Transport that there was not a need for Mirabel; they told them there was not a need for Gander, that they would be overflying Gander with jets as soon as it opened; they told them they did not want Terminal 2 at Toronto. The MOT has just gone on their merry way building airports. Finally, I think sanity has prevailed. It would take too long to go into the facts here as to why Pickering will never be built, but the scenario never was the way the MOT said it was, and the slight grains of truth that were what they said have now been obliterated by

[Translation]

prévu cette limite de deux ans. C'est une mesure très habile qui fera seulement que les gens visés par la mesure se trouveront injustement traités.

Quelle sorte de loi devrions-nous avoir? Nous pouvons exproprier une partie des intérêts d'une propriété et nous pouvons appliquer le concept de la prévision de l'ambiance sonore aux diverses zones, 25, 28 ou 35. Nous pouvons établir une commission de la compensation qui entende les gens qui ont subi des torts. Nous pouvons prévoir le droit d'appel devant les tribunaux. Nous pouvons prévoir le paiement d'une compensation, des frais de cour raisonnables et des honoraires des évaluateurs. Nous pouvons restreindre l'application de la loi aux aéroports déjà en activité.

Le projet de loi dans sa forme actuelle est tout à fait inacceptable pour les centaines de milliers de personnes touchées.

Le président: Merci, monsieur Almack. Y a-t-il des questions? Monsieur Stevens.

M. Stevens: Monsieur le président, M. Turner a indiqué qu'il ne croyait pas que Pickering allait jamais être construit. Nous n'avons certainement pas pu en obtenir l'assurance du ministre des Transports ou du premier ministre. M. Turner peut-il indiquer s'il y a des preuves que le gouvernement est prêt à revenir sur sa décision en ce qui concerne Pickering?

M. Turner: Si le gouvernement accepte les faits, l'aéroport ne sera jamais construit, puisque la circulation aérienne n'a pas du tout suivi la tendance qu'avait prévue le ministère des Transports. Elle a diminué considérablement et elle diminuera encore. J'ai cité comme exemple la renégociation de ce qu'on a appelé le traité des Bermudes entre le Royaume-Uni et les États-Unis. Un grand aéroport comme celui qui est prévu pour Pickering ne sera jamais plus nécessaire. Mirabel n'a jamais été nécessaire. L'aéroport de Mirabel, avec ses 88,000 acres, dont on a d'ailleurs essayé de vendre une partie, devait compter six pistes; il n'y en a qu'une. Et il faudra fermer l'aéroport de Dorval.

M. Almack: Et toutes les installations pour la vente des billets des vols internationaux à Dorval sont là qui ne servent plus.

M. Turner: Les compagnies essaient d'éviter Mirabel; les gens préfèrent aller à Boston ou New York plutôt qu'à Mirabel. L'aéroport ne sera jamais utilisé. Les représentants de l'industrie aérienne, les compagnies aériennes, les fabricants d'appareils, tous les autres ont indiqué au ministre des Transports que l'aéroport de Mirabel n'était pas nécessaire; ils lui ont dit que l'aéroport de Gander n'était pas nécessaire, que les avions allaient survoler Gander dès que l'aéroport serait ouvert. Ils ont dit au ministre qu'ils n'allaient pas avoir besoin du terminus no 2 à Toronto. Le ministère des Transports les a tout simplement ignorés et a continué à construire des aéroports. Enfin, on semble revenir au bon sens. Il faudrait beaucoup de temps pour énumérer les raisons qui font que l'aéro-

[Texte]

the recent fuel-price increases and the changes in emphasis in transportation by the present Minister, which we applaud.

Mr. Almack: Mr. Lang himself, at Malton last March, said that the federal government does not have the money if it did want to go ahead. They just lost a small fortune on Mirabel last year.

Mr. Stevens: Mr. Chairman, we have heard both Mr. Turner and Mr. Almack speak in reference to Pickering. I was wondering how you would see this clause in reference to Malton; could the clause not be used to zone areas pertinent to Malton, and the effective date would be when the zoning would begin?

Mr. Turner: In 1968 . . .

The Chairman: Mr. Stevens, I am sorry, just so we will not confuse the interpreters, if you could please indicate by whom you would like the question to be answered?

Mr. Stevens: We can have both; we can start with Mr. Almack and then come to Mr. Turner.

The Chairman: Mr. Almack.

Mr. Almack: In 1968, the Province of Ontario published noise guidelines for Malton airport. Those have been fairly well adhered to, but not as carefully as they should have been. There would be no benefit under this proposed act financially to the people of Malton, because the compensation applies as of the date of instituting the order. So they are all dead losers, except one developer who has approval for 540 lots through the Municipal Board. In opposition to CALPA and everyone else, he has got approval. That is before the Ontario Cabinet who may veto it. In that case, if he lost his right to develop those 540 lots he would be able to be compensated under this proposed act, but not the average guy who is living there now.

• 2220

Incidentally, 95 per cent of the people living there now moved there when they knew the airport was there, and that airport has evolved since 1934 with the community. Many people bought there because it is a known fact that in Rexdale you can get a house for \$5,000 or \$3,000 less than you can in a quiet community. So some people are attracted to that price reduction. That is very different from imposing this injurious effect on an entirely new community where it has not evolved. Right now people's ability to sell their property in Whitchurch-Stouffville, Pickering, Uxbridge and Markham has been seriously affected. I did a survey: there are just no sales in the noise zones. There are lots of sales in Pickering, there are lots at Whitchurch-Stouffville, but not along the flight paths. You cannot sell your house, nobody wants to buy it.

[Traduction]

port de Pickering ne sera jamais construit, mais disons que les prévisions du ministère des Transports ne se sont pas réalisées et que le peu de vérité qu'il y avait là est complètement remis en question du fait des récentes augmentations du coût du combustible et des changements apportés par le ministre dans les priorités concernant les transports, changements dont nous nous réjouissons d'ailleurs.

M. Almack: M. Lang a lui-même admis à Malton en mars dernier que le gouvernement fédéral n'en aurait pas les moyens même s'il voulait aller de l'avant avec le projet. Il a perdu une petite fortune l'année dernière à Mirabel.

M. Stevens: Monsieur le président, MM. Turner et Almack ont parlé jusqu'ici de Pickering. Je me demande s'ils voudraient voir cet article appliqué à Malton également. Des zones ne pourraient-elles pas être créées à Malton et la date d'entrée en vigueur ne pourrait-elle pas être la date de la création de ces zones?

M. Turner: En 1968 . . .

Le président: Monsieur Stevens, ne serait-ce qu'au profit des interprètes, ne pourriez-vous pas indiquer à qui vous adressez votre question?

M. Stevens: Les deux témoins peuvent répondre à tour de rôle, M. Almack, puis M. Turner.

Le président: Monsieur Almack.

M. Almack: En 1968, la province de l'Ontario a publié des directives relatives au bruit à l'aéroport de Malton. Ces directives ont été respectées dans une certaine mesure, mais pas autant qu'on aurait pu le souhaiter. Les dispositions de ce projet de loi ne pourraient profiter aux gens qui sont touchés par l'aéroport de Malton, parce que la compensation ne vaut qu'à la date du décret. Tous ces gens n'ont droit à absolument rien, excepté l'entrepreneur qui a réussi à faire approuver 540 lots de la Commission municipale. Malgré l'opposition de la CALPA et d'à peu près tout le monde, il a réussi à obtenir l'approbation. Le Cabinet ontarien peut toujours opposer son veto. S'il le fait, l'entrepreneur en question aura perdu le droit de mettre en valeur ces 540 lotissements et il pourra avoir droit à une compensation, en vertu de la présente mesure. Ce n'est pas le cas cependant du citoyen ordinaire qui vit dans ce secteur actuellement.

Il faut signaler que 95 p. 100 des gens qui se trouvent dans ce secteur actuellement y sont démenagés sachant fort bien que l'aéroport y était. Et cet aéroport est là depuis 1934. Bien des gens y ont été attirés parce qu'ils savaient qu'à Rexdale ils pouvaient acheter une maison pour \$5,000 ou 3,000 de moins que dans un secteur plus tranquille. Il y a des gens qui ont profité de cette réduction de prix. Ce n'est pas la même chose pour les gens qui se trouvaient dans le secteur d'un nouvel aéroport. Ils subissent des torts. Les gens qui se trouvent dans Whitchurch-Stouffville, Pickering, Uxbridge et Markham ont beaucoup plus de mal à vendre leurs propriétés actuellement. J'ai mené ma propre enquête; il n'y a tout simplement pas de vente dans les zones touchées par le bruit. Il y a encore des ventes à Pickering, Whitchurch-Stouffville, mais pas sur les

[Text]

[Translation]

lignes de vol. Personne ne veut de votre maison si elle se trouve là!

The Chairman: Mr. Turner.

Le président: Monsieur Turner.

Mr. Turner: The legal answer briefly is to transfer under the existing Aeronautics Act Section 6, subsection (7) to subsection (11). If they were to pass a zoning regulation they could then compensate the people. Mr. Almack referred to the people in Rexdale who are the prime ones affected by 1034. They could be compensated today if the MOT wanted to do something about it. And this is the same problem with Buttonville. These are the two most pressing areas, at least around Toronto.

M. Turner: La solution du point de vue juridique serait tout simplement d'insérer les paragraphes de (7) à (11) de l'article 6 dans la Loi sur l'aéronautique. A ce moment-là, si les autorités adoptaient un règlement de zonage, les gens pourraient être indemnisés. M. Almack a dit que ce sont les gens de Rexdale qui sont surtout touchés par le règlement 1034. Ils pourraient recevoir une indemnisation même aujourd'hui si le ministère des Transports décidait de s'en occuper. C'est la même chose pour les gens de Buttonville. Ce sont les deux secteurs où la situation est la plus urgente, du moins dans la région de Toronto.

Mr. Stevens: Through you, Mr. Chairman, to Mr. Turner, what would you like to see done, more specifically? Would you be happy if they simply left the present legislation, in particular Section 6 subsections (7) to (11), in effect? Have you any other specific suggestion as to what you would like to see done with these sections?

M. Stevens: Monsieur le président, monsieur Turner, que souhaiteriez-vous exactement? Seriez-vous satisfait de la loi actuelle, surtout de l'article 6, paragraphes de (7) à (11)? Avez-vous d'autres suggestions à faire concernant ces divers articles?

Mr. Turner: First of all, the need for the noise interference has disappeared tremendously and dramatically in the last five years with the imposition of 436 to all the new aircraft and, by some carriers such as Air Canada, the refit of existing aircraft such as the reconfiguration of the DC 9's to meet 436. The noise problem is nowhere near the problem it was by demanding the expropriation of 88,000 acres at Malton and the supposed taking of the 80,000-odd acres at Pickering. So the noise problem has disappeared greatly and it is going to disappear further with the STOL and the Dash-7. Really it is not a serious problem anymore.

M. Turner: D'abord, la nécessité de réduire le bruit a diminué considérablement depuis cinq ans avec l'imposition du règlement 436 pour tous les nouveaux appareils et la transformation des DC 9 existants par certains transporteurs comme Air Canada en vue de satisfaire au règlement 436. Le problème du bruit n'est plus du tout le même qu'au moment où on a exigé l'expropriation de 88,000 acres à Malton et où on a voulu s'accaparer 80,000 acres à Pickering. Le bruit a donc diminué et il diminuera encore plus avec l'introduction des appareils ADAC et Dash-7. Il n'est plus important.

But there are a few people who are affected seriously. I think the Ministry of Transport could do something about them if there were funds available. It would be opening a political can of worms, because you would have to arrive at an objective criterion for a noise cone that is acceptable to everyone. I guess we have that in the NEF concept but how do you apply that line which can be a couple of thousand yards thick, I suppose, going from 28 to 29 to 30 or 31. It would be a real can of worms. I do not think it would be workable, to be honest.

Il y a cependant des gens qui sont touchés très sérieusement. Le ministre des Transports devrait essayer de les aider si les fonds sont disponibles. Ce serait cependant s'exposer à toutes sortes de demandes puisqu'il est bien difficile de définir un critère objectif et acceptable pour tout le monde relativement au bruit. C'est ce qu'on essaie de réaliser avec le concept de la prévision d'ambiance sonore, mais on se demande où arrêter la ligne qui peut avoir 2,000 verges, à 28, à 29, à 30 ou à 31. Ce serait s'exposer à beaucoup de problèmes. Je ne pense pas qu'on pourrait y arriver en toute honnêteté.

Mr. Stevens: Through you, Mr. Chairman: Mr. Turner, what I was looking for is this. In view of the fact that Mr. Lang, the Minister of Transport, laid virtually more emphasis on these clauses that we are now discussing when he introduced this bill at second reading than on anything else in the bill, what I am looking for is some suggestion from you as to what you feel this Committee should do in response to the clause. Is it a simple deletion of the clause that you are looking for, reverting to the present sections, or do you want the present sections changed? What do you feel should be done in relation to Mr. Lang's very clear presentation at second reading that he thought this was very much needed and the federal jurisdiction intended to get it.

M. Stevens: Monsieur le président, monsieur Turner, je voudrais avoir vos suggestions. M. Lang, le ministre des Transports, au moment du débat en deuxième lecture, a insisté beaucoup plus sur ces articles du bill que nous discutons actuellement que sur tout autre. Je voudrais savoir de quelle façon vous voulez que le Comité réagisse. Voulez-vous que le Comité demande la suppression de cet article et le maintien des dispositions actuelles ou voulez-vous des modifications dans ces dispositions? Qu'avez-vous à répondre à l'argument de M. Lang qui a indiqué très clairement en deuxième lecture qu'il considérait ces articles comme essentiels et que le gouvernement fédéral entendait les faire adopter.

[Texte]

• 2225

Mr. Turner: The Chairman is very generous with his time and I did not want to impose on him. That is why I did not go into it. With respect to the clause that we are particularly concerned with, the amendments to Section 6 of the Aeronautics Act, I think the principle of compensation and a hearing is a terrific one, and I applaud the Minister of Transport in doing that. However, I think the way he has done it has been more in procedure than in substance. The substance of it is not there, because it leaves too much up to the discretion of the Ministry of Transport to administer.

I am also upset as a lawyer that someone has not been doing his homework. The legal research has only been done in a cursory manner and the drafting is quite sloppy. The person who drafted the proposed section on hearing and appeal must have been overworked, as I am sure most lawyers are. I think that my earlier recommendation was that this would have to be redrafted, whether by this Committee or by the bill's dying and reappearing at the next session I do not know. I think the way it is now it will have the appearance of some sort of help for people, but the substance will not be there. I think it is opening the legislation to all sorts of challenge in the courts because of the constitutional problems that are there, and it will create additional hardships for people affected.

Mr. Stevens: Through you, Mr. Chairman. Mr. Turner, does it not disturb you, though, that if this legislation is passed and ever actually utilized, the normal official plan, procedures, the zoning procedure you find in municipalities, which is generally looked upon as a provincial sphere of jurisdiction, is simply going to be trampled on? I would frankly have expected some indication of concern that people in the municipalities such as Whitechurch, Stouffville or Markham—it is Pickering that is going to be the subject target—are virtually going to be walked over by a Minister who may or may not bring up suitable compensation, because I notice you have not mentioned that although you get compensation on the one hand, they also want you to subtract the extent that your property might somehow go up in value. So it is a very nice little game of arithmetic and subtraction as to really what you are going to end up with.

What I am really looking for is this. Does it not concern you in any way, the fact that local municipalities and the provinces involved are basically going to have fewer rights, if the federal government wishes to move after this legislation has passed, than they have at the present time?

Mr. Turner: I tried to touch briefly in our presentation on the fact that I think the federal government has to co-operate with the municipalities and the province in such a huge project. Their track record up to now has been dismal. For example, when they were attempting to build the Pickering airport, they illegally closed public highways going to the airport site without going through the legal process of the municipalities and the provincial government. Until the airport was cancelled there were charges pending before a Justice of the Peace against the Minister of Transport and officials of

[Traduction]

M. Turner: Le président se montre très généreux de son temps. Je ne veux pas abuser. C'est une des raisons pour lesquelles je n'ai pas abordé cette question directement. En ce qui concerne l'article dont nous parlons maintenant, les amendements à l'article 6 de la Loi sur l'aéronautique, je pense que les notions d'indemnisation et de révision sont excellentes et je félicite le ministre des Transports de les avoir introduites. Cependant, je pense qu'il en a fait plus une question de procédure que de réalité. En effet, il y a trop de pouvoirs discrétionnaires du ministre des Transports dans l'application de ces mesures.

En tant qu'avocat, également, je dois déplorer le fait qu'on n'ait pas fait du bon travail. La recherche a été faite d'une façon très superficielle et la rédaction laisse beaucoup à désirer. Le rédacteur de l'article proposé sur la commission et le droit d'appel devait avoir un surcroît de travail comme c'est le cas de la plupart des avocats. Je crois avoir dit plus tôt que je souhaitais que cette partie soit refaite par le Comité ou quelqu'un d'autre et présentée de nouveau lors d'une session ultérieure. De la façon dont le bill est conçu actuellement, il semble apporter quelque aide aux gens touchés, mais en réalité, il ne fait pas grand-chose. Le projet de loi s'expose à être contesté devant les tribunaux à cause des problèmes d'ordre constitutionnel et il ne peut en définitive qu'ajouter aux problèmes des gens qui sont touchés.

M. Stevens: Monsieur le président, monsieur Turner, ne craignez-vous pas que si le projet de loi est adopté et appliqué, les plans et le zonage des municipalités, qui ont toujours été jusqu'ici de juridiction provinciale, passeront à une autre juridiction? Je me serais attendu à voir se plaindre les gens des municipalités de Whitechurch, Stouffville, Markham ou est-ce que ce sera Pickering qui sera touché seulement, du fait que les gens touchés perdront leur droit au profit du ministre qui pourra verser ou ne pas verser d'indemnité équitable. J'ai remarqué en effet que même si on accorde une indemnité, il faut soustraire la valeur que la propriété aurait pu prendre entre-temps. C'est donc une question de chiffres et on se retrouvera en fin de compte avec une soustraction.

Ne déplorez-vous pas le fait que les municipalités et les provinces vont perdre des droits si le gouvernement fédéral décide de procéder une fois que le projet de loi aura été adopté?

M. Turner: J'ai indiqué brièvement dans ma présentation que le gouvernement fédéral devait coopérer avec les municipalités et la province pour des projets aussi considérables. Jusqu'à présent, il l'a très peu fait. Par exemple, lorsqu'il a été question de construire l'aéroport de Pickering, il a fermé illégalement des routes allant à l'emplacement de l'aéroport sans passer par les municipalités ou le gouvernement provincial. Jusqu'à ce que le projet de l'aéroport soit annulé, il y avait des accusations devant les tribunaux contre le ministre des Transports et les hauts fonctionnaires du ministère des

[Text]

Transport Canada, which were not proceeded with because the roads were then opened.

As to how you make the federal government sit down and talk to the provinces or the municipalities, I do not know. We have shown that in theory you can have 112 per cent taxation in Canada with the Ontario Land Transfer Tax. You have to have something that makes the federal government sit down with the provinces and municipalities, and that would have to be part of the procedure, which would appear, I would hope, in a revised bill.

The Chairman: Thank you, Mr. Stevens. I would like to thank Mr. Turner and Mr. Almack for appearing before us this evening.

We will stand Clause 1.

This Committee is adjourned to the call of the Chair.

[Translation]

Transports. Elles n'ont pas eu de suite parce que les routes ont été réouvertes.

Quant à la forme que doit emprunter la consultation avec les provinces et les municipalités, je ne suis pas en mesure d'en parler. Il a été démontré qu'en théorie, il était possible d'avoir 112 p. 100 d'imposition au Canada avec la loi ontarienne sur les transferts de propriété. Il faut un processus par lequel le gouvernement fédéral négocie avec les provinces et les municipalités. Il est à souhaiter que le bill, dans sa forme révisée, en créera un.

Le président: Merci, monsieur Stevens. Je vous remercie MM. Turner et Almack d'avoir bien voulu témoigner.

L'article premier est réservé.

Le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

WITNESSES—TÉMOINS

From the Royal Canadian Flying Clubs Association:

Mr. W. P. Paris, Executive Director.

From the Canadian Owners and Pilots Association:

Mr. Russell Beach, President.

From the Metropolitan Toronto Airport Review Committee:

Mr. P. D. Turner

Mr. L. D. Almack, Vice-Chairman.

De la Royal Canadian Flying Clubs Association:

M. W. P. Paris, directeur exécutif.

De la Canadian Owners and Pilots Association:

M. Russell Beach, président.

Du Metropolitan Toronto Airport Review Committee:

M. P. D. Turner

M. L. D. Almack, vice-président.

CA1 XC27
-T27

Government
Publication

HOUSE OF COMMONS

CHAMBRE DES COMMUNES

Issue No. 26

Fascicule n° 26

Thursday, July 14, 1977

Le jeudi 14 juillet 1977

Chairman: Mr. John Campbell

Président: M. John Campbell

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transport and Communications

Transports et des communications

RESPECTING:

CONCERNANT:

Bill C-40, An Act to amend the Aeronautics Act

Bill C-40, Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique

APPEARING:

COMPARAÎT:

The Honourable Otto E. Lang, Minister of
Transport.

L'honorable Otto E. Lang, Ministre des
Transports.

WITNESSES:

TÉMOINS:

(See back cover)

(Voir à l'endos)

Second Session of the
Thirtieth Parliament, 1976-77

Deuxième session de la
trentième législature, 1976-1977

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT
AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. John Campbell

Vice-Chairman: Mr. David Collett

Messrs.

Cadieu
Cafik
Caron
Daudlin
Douglas (*Bruce-Grey*)

Guay (*Lévis*)
Harquail
Lambert (*Bellechasse*)
Lamontagne

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS
ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. John Campbell

Vice-président: M. David Collett

Messieurs

Loiselle (<i>Saint-Henri</i>)	Ritchie
Mazankowski	Roy (<i>Laval</i>)
McCain	Stevens
McKenzie	Towers—20
Orlikow	

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Nino A. Travella

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)

On Wednesday, July 13, 1977:

Mr. Cafik replaced Mr. McRae.

On Thursday, July 14, 1977:

Mr. Daudlin replaced Mr. Condon;

Mr. Roy (*Laval*) replaced Mr. Stewart (*Cochrane*);

Mr. Harquail replaced Mr. Watson.

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le mercredi 13 juillet 1977:

M. Cafik remplace M. McRae.

Le jeudi 14 juillet 1977:

M. Daudlin remplace M. Condon;

M. Roy (*Laval*) remplace M. Stewart (*Cochrane*);

M. Harquail remplace M. Watson.

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, JULY 14, 1977

(34)

[Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 9:45 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. Campbell, presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Cadieu, Cafik, Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Collenette, Daudlin, Guay (*Lévis*), Harquail, Lamontagne, Loisel (*Saint-Henri*), Mazankowski, McCain, McKenzie, Ritchie and Roy (*Laval*).

Appearing: The Honourable Otto E. Lang, Minister of Transport.

Witnesses: From the Air Transport Association of Canada: Mr. H. M. Pickard, Executive Vice-President and Secretary, and Mr. M. W. Lawrence, Director, Economics and Airport Affairs. *From the Department of Transport:* Mr. Robert Moffatt, Ontario Region (Air), Manager, Systems Planning, and Mr. W. McLeish, Administrator, Canadian Air Transportation Administration.

The Committee resumed consideration of Bill C-40, An Act to amend the Aeronautics Act.

On Clause 1

Mr. Pickard read an opening statement and with Mr. Lawrence answered questions.

The Minister with Mr. Moffatt and Mr. McLeish answered questions.

Clause 1 was allowed to stand.

At 12:01 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 14 JUILLET 1977

(34)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h 45 sous la présidence de M. Campbell (président).

Membres du Comité présents: MM. Cadieu, Cafik, Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Collenette, Daudlin, Guay (*Lévis*), Harquail, Lamontagne, Loisel (*Saint-Henri*), Mazankowski, McCain, McKenzie, Ritchie et Roy (*Laval*).

Comparait: L'honorable Otto E. Lang, ministre des Transports.

Témoins: De Air Transport Association of Canada: M. H. M. Pickard, vice-président exécutif et secrétaire, et M. M. W. Lawrence, directeur, Affaires économiques et aéroportuaires. *Du ministère des Transports:* M. Robert Moffatt, Région de l'Ontario (Air), directeur, Élaboration des systèmes de gestion, et M. W. McLeish, administrateur, Administration canadienne des transports aériens.

Le Comité reprend l'étude du bill C-40, Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique.

Article 1

M. Pickard fait lecture d'une déclaration préliminaire puis, avec M. Lawrence, répond aux questions.

Le ministre, M. Moffatt et M. McLeish répondent aux questions.

L'article 1 est réservé.

A 12 h 01, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Nino A. Travella

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Thursday, July 14, 1977.

• 0949

[Text]

The Chairman: Order, please. Good morning. We have a quorum to hear evidence, and we will continue consideration of Bill C-40, an Act to amend the Aeronautics Act. I will call Clause 1.

We have with us this morning the Air Transport Association of Canada. Seated next to me are Mr. H. M. Pickard, Executive Vice President and Secretary; Mr. M. W. Lawrence, Director, Economics and Airport Affairs; and Mr. J. R. Belcher, Special Consultant.

I believe last Monday the association distributed a brief to all the members, which I assume you have read. Mr. Pickard will comment on the brief that has been circulated. Mr. Mazankowski, on a point of order.

Mr. Mazankowski: I believe this brief should be read into the record, it is not that long. So that we will have it incorporated into the *Proceedings*, I think he should read the brief.

The Chairman: Or we can have it . . .

Mr. Mazankowski: My suggestion was for the witness to read the brief.

The Chairman: It was the suggestion of Mr. Pickard that if members had received the brief he would just comment on it. If the members agree that they would prefer to have Mr. Pickard read the brief, that is okay with the Chair.

Some hon. members: Agreed.

The Chairman: Mr. Pickard.

Mr. H. M. Pickard (Executive Vice-President and Secretary, Air Transport Association of Canada): Mr. Chairman and members of the Committee, thank you for your invitation to appear before your Committee this morning. I would apologize on behalf of our President for his being unable to attend this morning; because of the timing of this particular meeting, he has other out-of-town commitments. My colleagues and I will attempt to respond, to the best of our ability, to any questions you may have concerning this bill.

Prior to dealing with our submission, I would like to take this opportunity to point out that we have serious concerns with respect to this bill for which we, hopefully, will obtain answers. We consider this to be the correct forum in which to carry on the consultations to get this type of information.

With respect to user charges in general, I wish to point out that Transport Canada has invited this Association to participate in a study with them of the principles, the criteria and revenue objectives that should obtain in the development of a rational plan for cost recovery of MOT expenditures. These meetings have started, some progress has been made, and we are hopeful that this will lead to meaningful agreement and conclusions.

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le jeudi 14 juillet 1977

[Translation]

Le président: A l'ordre. Bonjour, nous avons le quorum voulu pour entendre des témoignages et nous reprenons l'étude du Bill C-40, Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique. Je mets l'article 1 en délibération.

Comparaît ce matin *Air Transport Association of Canada*. A mes côtés, M. H. M. Pickard, vice-président exécutif et secrétaire; M. M. W. Lawrence, directeur, Économique et questions d'aéroports; et M. J. R. Belcher, conseiller spécial.

L'Association nous a soumis lundi dernier un mémoire que tous les membres du Comité auront probablement lu. M. Pickard se contentera donc de faire quelques observations sur le texte en question. Monsieur Mazankowski, pour un rappel au Règlement.

M. Mazankowski: Je crois qu'il faudrait relire ce mémoire, il n'est pas tellement long. Ainsi sera-t-il inséré à nos délibérations.

Le président: Mais nous pouvons aussi . . .

M. Mazankowski: Je suggérerais que le témoin le lise.

Le président: C'est M. Pickard qui a suggéré de ne faire que quelques observations puisque les députés étaient censés avoir reçu le mémoire. Si par contre le comité préfère que M. Pickard lise ce mémoire, la présidence n'y voit pas d'inconvénient.

Des voix: D'accord.

Le président: Bien. M. Pickard.

M. H. M. Pickard (Vice-président exécutif et secrétaire, Air Transport Association of Canada): Monsieur le président et membres du comité, merci de nous avoir invités à comparaître ce matin. Je vous prie de bien vouloir excuser notre président de n'avoir pu venir car il avait d'autres obligations à l'extérieur d'Ottawa. Avec mes collègues, je m'efforcerai de répondre au mieux de mes compétences à toutes les questions que vous voudrez nous poser à propos de ce projet de loi.

Avant de passer à notre mémoire, je vais profiter de l'occasion pour signaler que le projet de loi nous pose de gros problèmes que nous espérons pouvoir lever au cours de la consultation qui va suivre. Nous estimons en effet que c'est bien le forum voulu pour recueillir ce genre de renseignements.

Pour ce qui est des taxes applicables aux usagers en général, je précise tout de suite que Transport Canada a invité notre association à participer à une étude sur les principes, critères et objectifs de revenu poursuivis dans l'élaboration d'un plan rationnel de rentabilité des dépenses du ministère des Transports. Ces réunions ont débuté, et l'on a déjà obtenu certains résultats, si bien que nous espérons pouvoir ainsi parvenir à un accord et à des conclusions satisfaisantes.

[Texte]

I would hasten to assure this Committee that the Air Transport Association of Canada is not opposed to the payment of realistic and reasonable user charges. Our purpose here today, however, is not to address ourselves to a detailed discussion on the amount or extent of user charges, but rather to deal with a number of the provisions proposed as amendments to this act that reflect on these charges.

Turning to our brief, Mr. Chairman at the request of your Committee I shall read the brief.

This submission is made by the Air Transport Association of Canada on behalf of its members, who provide commercial air services in Canada. As these members account for over 97 per cent of operating revenues, this association is recognized as the spokesman for the air transport industry.

The object of the submission is to express serious concern about certain of the changes proposed in the Aeronautics Act as set forth in Bill C-40.

Clause 2 user charges for airports: the Association has, over many years, voiced the objections of the commercial air carriers concerning the power of the Department of Transport to impose user charges at will. The carriers have viewed themselves as captive customers of a monopolistic landlord, as they have little alternative but to use the facilities designed and constructed by Transport Canada, along with the services provided, at the prices imposed.

As the user pay policy has been applied, the extent and nature of Transport Canada expenditures the user is asked to pay for are constantly in contention, as projects such as Mirabel, Pickering and Calgary are undertaken against the advice of the industry, or as national and regional social economic objectives are pursued.

While transport Canada has indicated in more recent times its intention to consult with the industry to a greater extent, and progress has been made in some areas, the monopolistic power to reject or disregard industry representations still remains.

A serious defect in the present procedures regarding user charges exists in that adequate public review, or appeal machinery, is not available.

• 0955

The Clause 2 amendment to the act would strengthen the power of the Minister in the area of user charges and would make it increasingly difficult to negotiate satisfactory conclusions for many contentious issues relative to these charges. The amendments to provide for a security deposit, to create a lien on the aircraft and to require interest to be paid on overdue charges would enhance the monopolistic power of the Minister and would prevent or inhibit sincere negotiations towards the imposition of charges that are reasonable and in the public interest.

These measures to enforce collection of user charges would add to the costs of the government and the airlines at a time when every effort is being made to reduce costs. The lien on aircraft could deprive the operator of a livelihood and remove

[Traduction]

Je puis d'autre part assurer le comité qu'*Air Transport Association of Canada* n'a pas d'objection au paiement de taxes réalistes et raisonnables par les usagers. Toutefois, aujourd'hui, nous n'entendons pas discuter dans les détails des montants ou de l'ampleur de ces taxes, mais voudrions plutôt revenir sur un certain nombre des dispositions proposées visant à modifier la loi.

Je passe maintenant à notre mémoire, monsieur le président, puisque le comité a demandé que je le lise.

Le mémoire de l'*Air Transport Association of Canada* est présenté au nom de ses membres qui assurent le service aérien commercial au Canada. Puisque ces membres rapportent plus de 97% des recettes d'exploitation, l'*Association* est le porte-parole officiel de l'industrie du transport aérien.

Notre mémoire veut exprimer la vive inquiétude de l'*Association* concernant certaines des modifications à la Loi sur l'aéronautique énoncées dans le projet de loi C-40.

Article 2—Taxes imposées aux usagers des aéroports: Il y a déjà des années que l'*Association* a exposé les objections des compagnies aériennes commerciales au pouvoir qu'a le ministre des Transports d'imposer à volonté des taxes aux usagers. Les compagnies ont l'impression d'être les clients captifs d'un propriétaire monopolisateur, puisqu'elles n'ont d'autre choix que de se servir des installations conçues et construites par Transport Canada, ainsi que des services fournis aux prix imposés.

Depuis l'entrée en vigueur d'une politique imposant des taxes aux usagers, l'importance et la nature des dépenses de Transport Canada, que l'on demande à l'utilisateur de payer, sont continuellement l'objet de contestations, parce que des projets comme ceux de Mirabel, de Pickering et de Calgary sont entrepris contre l'avis de l'industrie ou à cause des objectifs socio-économiques nationaux et régionaux poursuivis.

Bien que Transport Canada ait ces derniers temps, fait connaître son intention de consulter davantage l'industrie, et que des progrès aient été réalisés dans certains domaines, le pouvoir monopolisateur de rejeter les opinions exprimées par l'industrie ou de ne pas en tenir compte demeure toujours.

Une grave lacune des procédures actuelles en matière de taxes imposées à l'utilisateur est l'absence d'un mécanisme approprié de révision publique ou d'appel.

La modification proposée de l'article 2 de la loi ne ferait que renforcer le pouvoir qu'a le ministre d'imposer des taxes à l'utilisateur et rendrait encore plus difficiles les négociations visant à résoudre d'une façon satisfaisante un grand nombre des problèmes existant en matière de taxes. Les modifications prévoyant un dépôt de garantie, l'imposition d'un privilège sur l'aéronef et la perception d'un intérêt sur les taxes arriérées, accroîtraient le pouvoir monopolisateur du ministre et rendraient impossible ou empêcheraient la tenue de négociations sincères pour fixer le montant des taxes qu'il serait raisonnable et dans l'intérêt public d'imposer.

Les mesures permettant d'exiger la perception des taxes imposées aux usagers ne feraient qu'accroître les frais du gouvernement et des compagnies aériennes, à un moment où l'on met précisément tout en œuvre pour réduire les coûts. Le

[Text]

certain services being operated in the public interest. The propriety of interest charges by the government must be considered when the government itself, in contracts with the carriers for air services, refuses to pay interest on accounts payable overdue to the carriers. Aside from the foregoing, these measures to enforce collection would be completely unacceptable unless the government is required as a matter of policy to reach prior agreement with the carriers as to the facilities and services provided by the government and the extent and nature of the charges therefor.

The Association therefore objects to this Clause 2 amendment.

Clause 4, licensing of persons and premises with respect to design, manufacture or maintenance of aeronautical products and aircraft: Historically, Transport Canada has maintained rigid control respecting the manufacturing, maintenance and operation of aircraft.

Implementation of the proposed amendment would result in yet a further increase to the already overloaded and costly Transport Canada administrative licensing workload and impose additional time-consuming and expensive procedures for the operators.

The industry is not aware of any serious deficiency in control. Manufacturing and maintenance establishments are at present accessible for inspection by Transport Canada.

This Association considers the proposed amendment would constitute unnecessary invasion of privacy.

Clause 7, amendment to Section 16(3) of the Aeronautics Act: This Association is concerned as to the reasons why the amendment has been introduced.

It becomes important to understand what is precisely meant by the terms "present and future public convenience and necessity" as applied to the scheduled services versus "public interest" as used in all other clauses of service. We submit that a formal definition of these two items is essential for the proper understanding of this matter by the Transport and Communications Committee, the government and the industry. Does the amendment contemplate changes with respect to:

(a) A policy of decontrol or at least a more liberal issue of licences other than for scheduled air services?

(b) A modification in Transport Canada policies with respect to obligation or responsibility to provide facilities at various levels for different classes of air services?

For instance, would the change in the act as proposed intend that carriers having different classes of licences at airports be confronted with a system of airport use priority aligned with the level of licence they possess?

[Translation]

privège sur l'aéronef pourrait priver l'exploitant de son gagne-pain et supprimer certains services d'intérêt public. On peut se demander s'il est opportun que le gouvernement perçoive des intérêts, quand celui-ci, en vertu du contrat conclus avec les compagnies aériennes pour des services aériens, refuse de payer à ces dernières de l'intérêt sur des comptes à payer en retard. Ces observations mises à part, les mesures visant à rendre la perception obligatoire seraient tout à fait inacceptables à moins que le gouvernement ne soit tenu, comme question de principe, d'en arriver à une entente préalable avec les compagnies aériennes sur les installations et les services fournis par le gouvernement et l'importance et la nature des taxes correspondantes.

L'Association s'oppose donc à la modification proposée de l'article 2.

Article 4—Délivrance de permis à des personnes et à des installations concernant la conception, la fabrication ou l'entretien de produits de l'industrie aéronautique et d'aéronefs: Transports Canada a traditionnellement maintenu un contrôle rigide sur la fabrication, l'entretien et l'exploitation des aéronefs.

L'application de la modification proposée aurait pour effet d'accroître encore la coûteuse et déjà trop lourde charge de travail administratif de Transports Canada en ce qui concerne la délivrance de permis et imposerait aux exploitants des procédures supplémentaires longues et coûteuses.

L'industrie n'est au courant d'aucun manque grave en matière de contrôle. Les établissements de fabrication et d'entretien sont à l'heure actuelle ouverts aux inspecteurs de Transports Canada.

L'Association estime donc que la modification proposée envahirait inutilement la vie privée des compagnies.

Article 7—Modification du paragraphe 16(3) de la Loi sur l'aéronautique: L'Association se demande pourquoi cette modification a été proposée.

Il est très important de comprendre le sens précis de l'expression «pour la commodité et les besoins présents et futurs du public» appliquée aux vols réguliers, comparativement à l'expression «intérêt public» utilisée dans toutes les autres catégories de services. A notre avis, une définition officielle de ces deux expressions est essentielle pour que le Comité des transports et des communications le gouvernement et l'industrie saisissent exactement de quoi il est question.

a) Quels sont les changements que recherche cette modification? Serait-ce l'application d'une politique de décontrôle ou au moins d'une politique moins sévère dans la délivrance de permis pour des services autres que les services aériens réguliers?

b) Ou cherche-t-elle à changer les politiques de Transports Canada au chapitre de l'obligation ou des responsabilités de fournir des installations à divers niveaux aux différentes catégories de services aériens?

Par exemple, cette modification vise-t-elle à ce que les compagnies aériennes qui détiennent des permis de différentes catégories à un aéroport, soient confrontées à un système

[Texte]

In conclusion, Mr. Chairman, all the points raised in this submission have serious implications. It is the view of this Association that the questions raised must be fully answered and that opportunity be given to interested parties to review the proposed amendments in the light of the answers given.

The Chairman: Thank you, Mr. Pickard, Mr. Cafik.

Mr. Cafik: I have just one question in connection with the brief that has been presented. I must admit and acknowledge right now that I have not been a long-time member of this particular Committee on transport matters, and it may be a naive question. But in connection with the establishment of user fees, what you are really suggesting is that there ought to be an appeal procedure. I would like to know whether the CTC gets involved in this in any way. Can you appeal to the CTC in connection with the rate established or do they become involved in any way in determination of the rate that is established on this user-fee basis?

• 1000

Mr. Pickard: Mr. Chairman, the answer to that question is no.

Mr. Cafik: As a supplementary, would it seem to be an appropriate method to give a little bit of security to the users in connection with what might be considered arbitrarily high fees in certain circumstances, which I presume is your central concern, that an appeal procedure be established whereby the matter ought to be reviewed and adjudicated upon by the CTC as to whether it was appropriate. Would that be a procedure that you would have in mind?

Mr. Pickard: Mr. Chairman, in reply to that question, that could possibly be an avenue that might be explored in the question of control and appeal. Historically, and in the background, the negotiations, control and implementation of the user charges have been directly in the hands of the Ministry of Transport.

Mr. Cafik: But would you find the suggestion that I am making here would be satisfactory? You do suggest that it ought to be explored. But you are only before us once and I think it is important for us to know whether you have explored it or whether you would find such an approach to be satisfactory.

Mr. Pickard: Mr. Chairman, may I call on our Director of Economics and Airport Affairs to respond to that question?

The Chairman: Mr. Lawrence.

Mr. M. W. Lawrence (Director, Economics and Airport Affairs, Air Transport Association of Canada): Mr. Chairman, in reply to Mr. Cafik, we feel that the process of consultation with MOT if properly carried out would obviate most problems that exist in this area, and we have not really seriously considered CTC as a further court of appeal. But certainly if impasses were reached the nature of that body

[Traduction]

d'utilisation prioritaire de l'aéroport correspondant à la catégorie du permis qu'elles possèdent?

En conclusion, monsieur le président, tous les points soulevés dans ce mémoire ont des implications importantes. L'Association estime qu'il faut donner une réponse complète aux questions soulevées et fournir aux parties intéressées l'occasion de réviser les amendements proposés à la lumière des réponses données.

Le président: Merci, monsieur Picard. Monsieur Cafik.

M. Cafik: Je veux simplement poser une question sur le mémoire. J'avoue tout de suite que n'étant pas membre du Comité depuis longtemps, ma question semblera peut-être naïve. Mais pour les taxes à l'usager, ce que vous suggérez en fait, c'est une procédure d'appel, n'est-ce pas? J'aimerais donc savoir si la CCT a quelque influence là-dedans. Pouvez-vous interjeter appel auprès de la CCT à propos des taux fixés ou cet organisme participe-t-il à la détermination même des montants des taxes imposées à l'usager?

M. Pickard: Monsieur le président, la réponse est non.

M. Cafik: Question complémentaire, vous semblerait-il bon de donner quelques sécurités aux usagers en contrepartie de ce qu'on pourrait considérer dans certaines circonstances comme des droits arbitrairement élevés, et je crois que c'est là votre principale préoccupation, qu'une procédure d'appel soit établie par laquelle la question devrait être revue par la CCT qui jugerait si elle convient ou non. Songeriez-vous à une telle méthode?

M. Pickard: Monsieur le président, ce serait peut-être en effet une méthode à explorer en matière de contrôle et d'appel. Traditionnellement, les négociations, le contrôle et l'application des taxes aux usagers ont toujours appartenu au ministère des Transports.

M. Cafik: Mais pensez-vous que cette suggestion soit satisfaisante? Vous dites qu'on peut étudier la question. Or vous ne comparez qu'une fois et je crois important que nous sachions si vous l'avez en effet étudiée et si vous la jugez satisfaisante.

M. Pickard: Monsieur le président, puis-je demander à notre directeur de l'économie et des questions d'aéroport de répondre à cela?

Le président: Monsieur Lawrence.

M. W. Lawrence (directeur, économique et questions d'aéroport, Air Transport Association of Canada): Monsieur le président, nous estimons que le processus de consultation avec le ministère des Transports, s'il fonctionnait correctement, lèverait la plupart des problèmes dans ce domaine et c'est pourquoi nous n'avons pas sérieusement envisagé que la CCT soit appelée à jouer le rôle de cour d'appel. Il est toutefois

[Text]

would be such that I think an impartial look could be taken at our problems and indeed that might be an effective measure after other procedures are followed.

Mr. Cafik: Well, quite clearly it would not be in my mind at least to prohibit through such an amendment to the proposed act any attempted negotiated settlement between the parties, MOT and the airline carriers. Quite clearly such a procedure that I have suggested here to the Committee would only be one where dispute arose that could not be reconciled by mutual negotiation. Under such circumstances I am seeking the appropriate avenue to have the matter adjudicated against what might be considered to be arbitrary action on the part of the Ministry of Transport. I must admit, myself, that I have some considerable concerns in other areas in connection with user fees whether they be for dockage facilities or whatever which I think are causing some considerable problems in society. I believe it might be appropriate to be able to view that whole question by a body which has a little less vested interest in the subject than the Ministry of Transport itself.

Thank you very much, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Cafik. Mr. McKenzie.

Mr. McKenzie: Thank you, Mr. Chairman, and thanks to Mr. Pickard for presenting this brief that is very similar to others that we heard the other evening from the Royal Canadian Flying Club Association and COPA. They had expressed the same fears that you have and we are in complete agreement with their fears. And it is very interesting to note in your brief here that

implementation of the proposed amendment would result in yet a further increase to the already overloaded and costly Transport Canada administrative licensing workload.

We are well aware of that. You go on to say:

The industry is not aware of any serious deficiency in control. Manufacturing and maintenance establishments are at present accessible for inspection by Transport Canada.

We are also wondering really why we need a bill like this. There are probably some sections in it that are required, but we have serious concerns about this bill and this extra control the Minister would have. We are debating another bill in the House of Commons right now, Bill C-51, and these Orders in Council and this extra ministerial control are of great concern to us in the Conservative Party. So you have our complete sympathy. We will certainly be proposing amendments and doing everything we can to have a proper bill brought in. I do not think there is any need for any great debate or further discussion here, but we will certainly be speaking on your behalf at the first opportunity.

Thank you.

[Translation]

certain que si l'on aboutissait à des impasses, la nature même de cet organisme permettrait qu'il jette un regard impartial sur nos problèmes et ce serait donc une mesure efficace si les autres méthodes devaient échouer.

M. Cafik: Il est bien certain que je ne songe absolument pas à empêcher par un tel amendement au projet de loi le règlement de négociations entre les parties, à savoir le ministère des Transports et les transporteurs aériens. En fait, ma suggestion au Comité ne jouerait que lorsqu'il y a conflit et que les négociations ont échoué. En pareil cas, j'aimerais que l'on trouve un moyen approprié de régler la question au cas où le ministère des Transports semblerait prendre des mesures arbitraires. Je dois admettre avoir de grosses inquiétudes dans d'autres domaines reliés aux taxes imposées à l'usager, qu'il s'agisse des installations de bassin ou autre qui représentent d'énormes problèmes pour la société. Il serait peut-être souhaitable que toute la question soit envisagée par un organisme moins indirectement intéressé que le ministre des Transports.

Merci beaucoup, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Cafik. Monsieur McKenzie.

M. McKenzie: Merci, monsieur le président, et merci à M. Pickard d'avoir présenté ce mémoire très similaire à ceux que nous ont présentés l'autre soir *Royal Canadian Flying Club Association* et COPA. Ces associations ont en effet exprimé les mêmes craintes et nous étions entièrement d'accord. Or, il est très intéressant de constater que vous estimez que:

L'application des amendements proposés aurait pour effet d'accroître encore la déjà trop lourde charge de travail administratif de Transport Canada en ce qui concerne la délivrance de permis.

Or, vous êtes bien placés pour le savoir. Vous poursuivez:

L'industrie n'est au courant d'aucun manque grave en matière de contrôle. Les établissements de fabrication et d'entretien sont à l'heure actuelle ouverts aux inspecteurs de Transport Canada.

Nous nous demandons aussi en fait pourquoi ce projet de loi. Peut-être certains articles sont-ils nécessaires, mais en général il nous inquiète beaucoup et nous n'aimons surtout pas les pouvoirs additionnels qu'il donnerait au ministre. Nous délibérons justement en ce moment à la Chambre des communes d'un autre projet de loi, le Bill C-51, et tous ces décrets du Conseil et pouvoirs ministériels supplémentaires nous inquiètent grandement, du moins dans le parti Conservateur. Nous sommes donc entièrement d'accord avec vous. Nous proposerons certainement des amendements et nous ferons tout notre possible pour que le projet de loi soit amélioré. Je ne pense pas qu'il soit nécessaire de délibérer longuement ici, mais soyez assurés que nous saisissons la première occasion de défendre votre point de vue.

Merci.

[Texte]

The Chairman: Thank you, Mr. McKenzie.
Mr. Daudlin.

Mr. Daudlin: Thank you, Mr. Chairman.

My question is to either Mr. Pickard or Mr. Lawrence, I am not sure which. It is argued in some quarters that the appeal procedure that you seek may be available to you through the Federal Court. I am wondering whether you have considered that and whether you have rejected that particular form of appeal for a particular reason that you could clarify for us this morning.

The Chairman: Mr. Lawrence.

Mr. Lawrence: We have not looked upon that as a completely satisfactory type of measure, it is a long, involved process to go to the courts. We feel that there are other more immediate means and machinery of arriving at these charges which would be more mutually satisfactory to the industry and the government.

Mr. Daudlin: I take it that the Federal Court appeal procedure would be—was it the Section 32 procedure that they described? Would that be correct?

Mr. Lawrence: I am not sure, it may have been Section 29.

Mr. Daudlin: All right.

May I turn for a moment to the lien aspect of this particular bill and ask you whether in your experience there is a large or small percentage of fees currently chargeable that remain unpaid by the carriers that you might be representing.

Mr. Lawrence: I do not think we are qualified really to answer that. We have no direct knowledge of significant amounts of fees outstanding, but I believe correctly that question should be posed to the Ministry of Transport who maintain the records on this.

Mr. Daudlin: All right.

I wonder whether you could tell me whether the nonpayment of fees has been a traditional method of leverage or negotiation used by carriers when attempting to negotiate charges for and at particular airports.

Mr. Lawrence: Not in general, no. I would say the answer to that is no, not so.

Mr. Daudlin: Do you have any particular information that would lead you to believe, in respect of user charges, there is any movement toward charging for something in addition to the airport facilities at which you are required to land, and I am talking now about on-route navigation facilities and that sort of thing? Has there been any movement that you have detected toward attempting to negotiate prices or charges for that kind of facility?

Mr. Lawrence: We are always anxious to know commonplace changes that are envisaged by the Ministry of Transport. We have not been apprised of any measures of that sort that have been put to us as proposals. We know that all areas of charges, indeed, are under review by MOT and what they are thinking in that regard we are not privy to at this time.

[Traduction]

Le président: Merci, monsieur McKenzie.
Monsieur Daudlin.

M. Daudlin: Merci, monsieur le président.

Ma question s'adresse soit à M. Pickard soit à M. Lawrence, je ne sais pas trop. On dit dans certains milieux que la procédure d'appel que vous recherchez existe peut-être à la Cour fédérale. L'avez-vous envisagée et rejetée pour une raison particulière?

Le président: Monsieur Lawrence.

M. Lawrence: Cela ne nous a pas semblé entièrement satisfaisant car le processus qui consiste à passer par les tribunaux est trop long. Nous estimons qu'il existe des moyens plus rapides qui seraient plus satisfaisants tant pour l'industrie que pour le gouvernement.

M. Daudlin: Je suppose que la procédure d'appel de la cour fédérale serait celle qui est décrite dans l'article 32, si je ne m'abuse? C'est bien cela?

M. Lawrence: Je ne sais plus trop bien, c'est peut-être l'article 29.

M. Daudlin: Bon.

Puis-je maintenant passer à la question du privilège et vous demander si à votre avis le pourcentage de droits non payés par les transporteurs que vous représentez est important ou non.

M. Lawrence: je ne pense pas que nous puissions réellement répondre à cela. Nous n'avons pas connaissance de montants impayés importants mais le ministre des Transports serait certainement mieux à même de vous répondre car il tient les registres.

M. Daudlin: Bien.

Pourriez-vous me dire si le non-paiement des droits est une méthode traditionnelle de négociation pour les transporteurs quand ils essaient de négocier les tarifs qu'on leur impose à différents aéroports.

M. Lawrence: Non, pas en général. Je dirais que non.

M. Daudlin: Certains renseignements vous permettent-ils de penser que pour les taxes d'utilisation on semble vouloir vous faire payer autre chose que les installations d'aéroports où vous devez atterrir, notamment par exemple les services de navigation en vol, etc.? Avez-vous pu déceler quelque tentative de négocier des tarifs ou droits d'utilisation pour ce genre d'installations?

M. Lawrence: Nous voulons toujours être tenus au courant des modifications envisagées par le ministère des Transports. On ne nous a pas avisés de telle mesure. Nous savons qu'en effet tous les tarifs imposés sont actuellement révisés par le ministère des Transports mais nous ne savons toujours pas ce qui en résultera.

[Text]

Mr. Daudlin: Was there any negotiation or any consultation with your Association of which you are aware before the production of this particular bill?

The Chairman: Mr. Lawrence.

Mr. Lawrence: There has been no consultation with us in respect of the amendments in this bill prior to its tabling.

Mr. Roy: It is certainly the right time and the right place now . . .

The Chairman: Order, order!

An hon. Member: Address the Chairman.

The Chairman: Mr. Daudlin.

Mr. Daudlin: All right. I think that answers most of the questions I have for the time being, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Daudlin.

Mr. Mazankowski.

The Chairman: Order, please. If a member would like to speak, all he has to do is nod or raise his hand, I will put him on the list and he will have his chance to say his piece.

Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, we wonder what has happened to the lofty ideal of participatory democracy and the just society. It is quite obvious that it certainly does not work in the Ministry of Transport.

I was interested in your remarks in respect of the fact that you stated that your Association has over many years voiced the objections of commercial air carriers concerning the power of the Ministry of Transport to impose user charges at will. I guess it is quite true that the MOT has a monopolistic lever in terms of the imposition of user charges. What is it that you are really concerned about? Are you concerned about the fact that your Association is left out of the planning and development process of an airport; that in many ways you feel that the facilities are far too exotic and then the charges are imposed upon you? At what stage do you think the consultation process should take place? Is it before or after the fact?

• 1010

It seems to me that you are having some problems at Mirabel and some problems at the Calgary Airport. After the facility is built, there has to be some form of cost-recovery formula. Is the negotiation after the fact really somewhat fruitless?

The Chairman: Mr. Lawrence.

Mr. Lawrence: Mr. Chairman, in response to Mr. Mazankowski, I think what we are saying is that, despite the best will in the world, consultation that has been carried out with the Ministry of Transport has not always been as complete as it should be. When the consultations are completed, the Ministry, of course, is in the position of having to make a decision. We feel that greater attention should be paid to our representations and there should be a greater accounting to us for decisions that are contrary to that.

[Translation]

Mr. Daudlin: Votre association a-t-elle été consultée avant le dépôt de ce projet de loi?

Le président: Monsieur Lawrence.

Mr. Lawrence: Pas pour les amendements contenus dans ce projet de loi.

Mr. Roy: C'est bien maintenant le moment et l'endroit d'en discuter . . .

Le président: A l'ordre!

Une voix: Adressez-vous au président.

Le président: Monsieur Daudlin.

Mr. Daudlin: Bien. Je crois que cela représente à peu près toutes mes questions pour le moment, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Daudlin.

Monsieur Mazankowski.

Le président: A l'ordre. Si un député souhaite parler, qu'il fasse signe ou lève la main, je le mettrai sur ma liste et il pourra ensuite dire ce qu'il a à dire.

Monsieur Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Monsieur le président, on peut se demander ce qu'il est arrivé à ce bel idéal de démocratie participative et de société juste. Il est tout à fait évident que cela ne marche pas au ministère des Transports.

Je trouve intéressant de vous entendre déclarer que votre association se fait depuis de nombreuses années le porte-parole des transporteurs aériens commerciaux en formulant des objections à ce que le ministère de Transports impose des taxes d'utilisation à volonté. Je crois qu'il est indubitable que le ministère a dans ce domaine un pouvoir monopolisateur. Qu'est-ce qui vous inquiète véritablement? Ce qui vous préoccupe, est-ce le fait que votre Association ne participe ni à la planification ni à la conception des aéroports, et qu'à de nombreux égards vous avez le sentiment que les installations sont beaucoup trop sophistiquées et qu'ensuite on vous en fait assumer les frais? A quelle étape selon vous les consultations devraient-elles avoir lieu? Avant, ou après coup?

Il me semble que vous avez certains problèmes aux aéroports de Mirabel et de Calgary. C'est après la construction des installations qu'une formule de recouvrement des frais a été élaborée. Ces négociations après coup ne servent-elles en réalité à rien?

Le président: Monsieur Lawrence.

Mr. Lawrence: Monsieur Mazankowski, selon nous, malgré la meilleure volonté du monde, les consultations entreprises avec le ministère des Transports n'ont pas toujours été aussi complètes qu'elles auraient dû l'être. Une fois les consultations terminées, le ministère, bien entendu, doit alors prendre une décision. Nous estimons qu'on devrait prêter plus d'attention à nos recommandations et qu'on devrait nous donner de plus amples explications lorsque des décisions contraires à celles-ci sont prises.

[Texte]

Certainly, a procedure is in existence now for airports in which very close consultation is going on between representatives of our industry and project teams that are set up at various airport centres. There was consultation in many of the airport problems that now exist today. But the real fault is that our advice was not, perhaps, followed; perhaps our advice was not understood.

Mr. Mazankowski: What kind of consultation does the MOT have with your organization seeing as how you represent the bulk of the industry that will rent and lease the airport premises? What sort of consultation does take place before an airport structure is designed, developed and constructed?

Mr. Lawrence: The consultation procedure that now exists—and it has been refined recently—involves members of the airline who are concerned, say, at a particular airport, sitting down with the designated officials of MOT responsible for that planning. The airlines produce forecasts of traffic and indications of requirements. These are taken by the MOT project team, and plans, concepts, for a terminal are produced. These in turn are reviewed by the airlines, and the airlines have an opportunity to comment on the concept. We have recently insisted that a cost be put on this and that we be given an opportunity to view those costs and decide whether they are acceptable or not.

The shortcomings, in the past, of course, have been that the prices have not always been placed on them and we have been faced with costs that perhaps were out of line with the original estimates.

Mr. Mazankowski: Just as an example, I understand that there is a dispute going on between your organization which is representing the airlines and the MOT, respecting arriving at some satisfactory rental fee for the facilities in the Calgary airport. Could you just give us some example as to how the consultation and negotiation between your organization and the MOT took place, from the commencement of the building to the present negotiations that are going on?

I am somewhat ambivalent on your position because you say there is consultation. You have an opportunity to comment. But if that is so, why are you involved in the fiasco over the rental fees right now?

Mr. Lawrence: I think, Mr. Chairman, Mr. Mazankowski, I did say that the procedure has been developed and refined recently to a more acceptable level. And if I did not make it clear, I have pointed out there were shortcomings in this in the past. The planning for Calgary was initiated too many years ago and I would say there were shortcomings in the consultation process at that time and there was perhaps no attention paid to what we indicated.

• 1015

Mr. Mazankowski: But you have been involved in negotiations and I understand negotiations are still going on. My understanding is that there have been three different proposals advanced to your organization. I am not sure at what stage the negotiations are at the present time but there must be some

[Traduction]

Certes, il existe à l'heure actuelle une procédure d'étroites consultations entre les représentants de notre secteur et les équipes chargées des projets et constituées dans divers aéroports. Nombre des problèmes qui existent à l'heure actuelle dans certains aéroports avaient fait l'objet de consultations, mais malheureusement nos conseils n'ont peut-être pas été suivis ou n'ont peut-être pas été compris.

M. Mazankowski: Quel genre de consultations existe-t-il entre le ministère et votre association étant donné que vous représentez la majeure partie du secteur de l'industrie qui loue les installations aéroportuaires? Quel genre de consultation a lieu avant qu'un aéroport ne soit conçu, aménagé et construit?

M. Lawrence: À l'heure actuelle participent à la consultation, et la procédure a été perfectionnée dernièrement, les représentants de la compagnie aérienne concernée et les fonctionnaires du ministère responsables de l'aménagement de l'aéroport en question. Les compagnies aériennes fournissent des prévisions relatives au trafic et indiquent leurs besoins. L'équipe du ministère en prend connaissance et les plans de réalisation de l'aérogare sont alors conçus. Ceux-ci sont à leur tour étudiés par les compagnies aériennes, et ces dernières ont la possibilité de dire ce qu'elles en pensent. Dernièrement nous avons insisté pour qu'un devis soit arrêté, et pour que nous ayons la possibilité de l'étudier et de décider s'il est acceptable ou non.

Bien entendu, dans le passé, ce chiffre n'a malheureusement pas toujours été indiqué et nous nous sommes retrouvés avec des dépenses qui ne correspondaient plus au devis original.

M. Mazankowski: À titre d'exemple, je crois comprendre qu'il y a un litige à l'heure actuelle entre votre association qui représente les compagnies aériennes et le ministère quant à un barème de location satisfaisant pour les installations de l'aéroport de Calgary. Pourriez-vous simplement nous dire quelle a été l'évolution des consultations et des négociations entre votre association et le ministère, depuis le début des travaux jusqu'à ces négociations actuelles?

Je ne comprends pas très bien votre position car vous dites qu'il y a consultation. Vous avez la possibilité de vous faire entendre. Dans ce cas, comment expliquez-vous l'impasse actuelle quant au barème de location?

M. Lawrence: Monsieur Mazankowski, je pense avoir dit que la procédure avait été améliorée tout dernièrement et que les conditions étaient plus acceptables. Je ne me suis peut-être pas fait bien comprendre, mais j'ai signalé qu'auparavant il existait des lacunes. La planification de Calgary remonte à de très nombreuses années, et je dois dire qu'à cette époque, il y avait des lacunes dans le processus de consultation et qu'on n'a peut-être pas prêté attention à ce que nous disions.

M. Mazankowski: Oui, mais vous avez participé à des négociations et sauf erreur, certaines sont toujours en cours. Trois propositions différentes ont été faites à votre association. Je ne sais pas où en sont les négociations pour le moment, mais il doit y avoir des divergences d'opinions évidentes puisque le

[Text]

obvious differences of view because the Minister has now seen fit to intervene. What are we talking about in terms of percentage? What is the gap in terms of the variation that your organization considers to be fair and reasonable compared to that which MOT is proposing?

Mr. Lawrence: Mr. Chairman, do I understand Mr. Mazankowski is inquiring about Calgary specifically?

Mr. Mazankowski: I am using Calgary as an example.

Mr. Lawrence: At a time when negotiations are now taking place with the Ministry of Transport and our Association, I wonder whether it would be proper for us to discuss various aspects of that proposal until our negotiations are concluded.

Mr. Mazankowski: Yes. That is certainly your prerogative, Mr. Lawrence.

Mr. Lawrence: But speaking on the question in general, there are differences of opinion on charges in many areas. Our members very frequently express concern about rentals that have been increased very suddenly and by large amounts in recent times, and we have expressed concern on these. We have asked the Ministry of Transport to review them and the decisions are not always satisfactory to us.

The question of level of charges is a bigger question. As Mr. Pickard said, a further consultative sort of arrangement has been established where both the Ministry of Transport and ourselves attempt to arrive at some principles and criteria and revenue objectives in connection with user charges.

Mr. Mazankowski: Yes.

Mr. Lawrence: We feel, until conclusions are reached on that kind of study, that we are already paying our fair share of user charges.

Mr. Mazankowski: Feel free to answer or not to answer the question; that is certainly your prerogative.

I understand that the last proposal that was advanced by the MOT, in terms of the rental rate-space on a per square foot basis, was made to the Air Transport Association negotiating on behalf of the airline and it was something in the order of \$22 per square foot for the first year rising to \$215 or \$216 a square foot over a 25-year period.

How does that rental fee compare with the existing rate on an average across Canada in terms of other airports. Are we really looking at rates in that magnitude, in that range?

Mr. Lawrence: Again, without commenting specifically on Calgary, Mr. Mazankowski, I would have to say that rental rates vary across Canada from airport to airport depending on the facility: the age of it and the standard of it and so on. I do not think you can make a direct comparison. Calgary is a new airport. It has new costs and obviously it would be more costly than many of our other older airports.

Mr. Mazankowski: What would the rental fee be for an airport like Vancouver which is fairly new, fairly busy, and

[Translation]

ministre a jugé bon d'intervenir. Quelle est la différence en pourcentage entre ce que votre association considère comme équitable et raisonnable et ce que le ministère propose?

M. Lawrence: Monsieur le président, dois-je comprendre que les questions de M. Mazankowski portent directement sur l'aéroport de Calgary?

M. Mazankowski: Je me sers de Calgary comme exemple.

M. Lawrence: Ces négociations entre le ministère des Transports et notre association ayant lieu en ce moment, je me demande s'il serait opportun que nous discussions des divers aspects de cette proposition tant qu'elles ne seront pas terminées.

M. Mazankowski: Oui. C'est certainement votre droit, monsieur Lawrence.

M. Lawrence: Toutefois, d'une manière générale, on peut dire qu'il y a divergence d'opinions quant aux taxes et frais dans de nombreux domaines. Très souvent nos membres expriment leur inquiétude quant à la très forte et très soudaine augmentation des barèmes de location, et nous nous en sommes faits l'écho. Nous avons demandé au ministère des Transports de les réviser et les décisions ne nous ont pas toujours satisfaits.

Le problème des barèmes est majeur. Comme l'a dit M. Pickard, de nouvelles consultations sont menées où nous essayons avec le ministère des Transports d'établir certains principes, certains critères et certains objectifs en matière de taxes d'utilisation.

M. Mazankowski: Oui.

M. Lawrence: Tant que cette étude n'aura pas abouti, nous estimons que nous assumons déjà notre juste part des taxes d'utilisation.

M. Mazankowski: Vous avez parfaitement le droit de répondre ou de ne pas répondre à ma question.

Je crois que dans sa dernière proposition le ministère vous a proposé un tarif de l'ordre de \$22 par pied carré pour la location des installations pendant la première année avec une échelle montant jusqu'à \$215 ou \$216 sur une période de 25 ans.

Ce tarif correspond-t-il au tarif moyen pratiqué dans les autres aéroports canadiens? Un tel chiffre correspond-t-il vraiment à la réalité?

M. Lawrence: Une fois de plus, monsieur Mazankowski, sans citer nommément Calgary, je répète que les tarifs de location varient d'un aéroport à l'autre selon les installations: leur âge, leur qualité, etc., etc. Je ne pense pas qu'on puisse faire de comparaison directe. Calgary est un nouvel aéroport. Il comporte des dépenses nouvelles et de toute évidence il coûtera plus cher que nombre d'autres aéroports plus anciens.

M. Mazankowski: Quel serait par exemple le tarif à Vancouver qui est un aéroport relativement nouveau, relativement

[Texte]

fairly modern? Would it be in that range? Would it be higher or would it be lower?

Mr. Lawrence: I do not have that figure right here with me but I could get that figure for you if you wish.

Mr. Pickard: Mr. Chairman, I wonder if I . . .

The Chairman: Mr. Pickard.

• 1020

Mr. Pickard: . . . could reply to that statement. Mr. Mazankowski, through the Chairman, if we can go back to your original line of questioning, to what I think you were leading to, if we can discuss just momentarily those limitations on the consultative procedures, as we see them at the moment, as opposed to getting into a detailed discussion of one rate against another rate. I think what Mr. Lawrence has been pointing out, and the substance of our bried, is this: while we have excellent—well, I will not say excellent—very greatly improved consultative procedures with the Ministry of Transport with respect to the user-charge problem, the fact remains, and this can go back to the development of the Calgary situation and the others to which you refer, that whereas the industry can have input into the standards or levels of airport facilities and others to be provided, in the final analysis the Ministry of Transport—perhaps for reasons outside the requirements of the industry—can, for reasons best known to them, in the construction exceed the levels of standardization required by the industry, in the opinion of the industry.

Once constructed, the cost is there. Then, of course, there must be a question of how one recovers this. The point we are talking to is that in the question of appeals and controls there should be machinery to ensure that when the facility is designed and constructed there is prior agreement between the ministry and the industry that this, indeed, is the level of service required, and that the price projected is a price this country and the industry, as a whole, can afford to pay. I think this is the area you were leading to.

Mr. Mazankowski: Yes.

The Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: I thank you for that.

Just in summation, Mr. Chairman. I see it as basically three requirements: certain standards, the level of standards; the kind of service, the level of service; and, of course forecasts are pretty important. I imagine that the MOT conducts their forecasts, and I am sure that your organization would too. What I am wondering about is where there is a conflict, a difference of opinion in forecasting; I am sure that you would run into some problems.

The other thing I sense is that you really do not have an effective appeal procedure. Given that that were to be improved, you still have no recourse, you have no effective appeal mechanism when there is a different point of view or a different assessment made on the basis of the findings you have vis-à-vis the findings of MOT.

The Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski.
Monsieur Roy.

[Traduction]

fréquenté et relativement moderne? Serait-ce de cet ordre? Serait-ce supérieur ou inférieur?

M. Lawrence: Je n'ai pas ce chiffre avec moi mais je pourrais vous le communiquer si vous le souhaitez.

M. Pickard: Monsieur le président, je me demande si . . .

Le président: Monsieur Pickard.

M. Pickard: . . . je pourrais ajouter quelques mots, Monsieur le président, pour revenir sur les questions posées par M. Mazankowski et parler des limitations des procédures consultatives, comme nous les concevons à l'heure actuelle, au lieu de faire une comparaison détaillée de tarifs. Comme M. Lawrence l'a signalé, nous avons essayé, dans notre mémoire, de faire la constatation suivante. Même si les mécanismes de consultation avec le ministère des Transports, quoique non excellents, se soient beaucoup améliorés, il n'en reste pas moins, et nous pouvons parler ici de la situation de Calgary et d'autres que vous avez mentionnées, même si l'industrie participe à la construction d'aéroports et d'autres installations financées en dernière analyse par le ministère des Transports et qui ne sont peut-être pas requises par l'industrie, pourraient très bien pour ces propres raisons dépasser les normes requises par l'industrie.

Une fois l'aéroport construit, il faut en assumer le coût. Il faut alors déterminer comment l'assumer. Nous essayons tout simplement de dire qu'avant la construction de l'aéroport, il devrait y avoir un mécanisme permettant au Ministère et à l'industrie de s'entendre d'avance sur les services requis, le prix et la capacité du pays d'en assumer le coût. Voilà où vous vouliez en venir.

M. Mazankowski: Oui.

Le président: Merci, monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Je vous remercie.

En guise de conclusion, monsieur le président, je dirais qu'il semble y avoir trois exigences de base: certaines normes, le genre de service offert et, bien sûr, les prévisions. J'imagine que le ministère des Transports établit ses propres prévisions et je suis convaincu que votre association fera la même chose. Je me demande si les deux prévisions se contrediraient; je suis convaincu que vous auriez certains problèmes.

J'ai cru comprendre également que vous n'avez pas de procédure d'appel efficace. Même si la situation s'améliorait, il n'existerait toujours pas de mécanisme qui vous permettrait de faire appel d'une décision du ministère des Transports.

Le président: Merci, monsieur Mazankowski.
Mr. Roy.

[Text]

M. Roy: Monsieur le président, j'aimerais savoir si nous allons bientôt commencer l'étude du Bill? J'ai su que le Ministre sera ici dans quelques minutes. Va-t-on continuer à entendre les témoins, et pour combien de temps?

Le président: Eh bien, nous devons consacrer de 30 à 45 minutes aux témoins, mais comme le Ministre va être en retard, j'ai pensé que nous pourrions continuer à entendre les témoins jusqu'au moment où il arrivera.

M. Roy: D'accord.

Le Président: A ce moment-là nous en terminerons avec les témoins pour entendre le Ministre.

M. Roy: Merci.

Je suis heureux de constater, tel que l'a mentionné dans son mémoire, M. Pickard, qu'il y a eu des améliorations dans le domaine de la consultation entre l'industrie de l'aéronautique et le ministère des Transports, et que des progrès ont été réalisés dans plusieurs domaines. Je pense qu'il est très important que la consultation s'ajoute à la procédure normale qui est celle qui se déroule aujourd'hui. Et votre présence parmi nous pour l'étude du Bill C-40, confirme à quel point le Ministère désire connaître les idées des associations, ceci en dehors de la consultation normale.

Depuis le 9 mars dernier, date à laquelle le Bill a été déposé...

Mr. Mazankowski: On a point of order, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Mazankowski, on a point of order.

• 1025

Mr. Mazankowski: I regret to do this, but I have to set the record straight. The Minister did not encourage the invitation of witnesses to this Committee meeting. As a matter of fact, if you will read the record, when the bill was introduced, the Minister tried very hastily to...

Mr. Roy: *Monsieur le président...*

Mr. Mazankowski: ... get the bill through in all stages in the House of Commons. I cannot allow those statements to go unchallenged. The record clearly speaks for itself. Anyone who wants to take the time to read the House of Commons debates at pages 6563 and 6564 will find that out.

Mr. Roy: Mr. Chairman.

Le président: Monsieur Roy.

M. Roy: J'ai écouté religieusement ce que le député vient de dire; cependant, j'ai le droit de parole au sein de ce Comité, et un certain nombre de minutes me sont allouées. Je vais donc terminer ce que j'ai à dire, monsieur le président.

Mr. Mazankowski: I still have the right to intervene and correct the record.

M. Roy: Je pense que cela est clairement établi dans le mémoire. Et je parle du mémoire... L'honorable député nous a parlé d'autre chose... J'ai dit que le mémoire confirmait qu'il existait des consultations et que ces consultations avaient été améliorées dans le cas de l'industrie de l'aéronautique; c'est

[Translation]

Mr. Roy: Mr. Chairman, I would like to know whether we are going to begin consideration of the bill? I have learned that the Minister will be here in a few minutes. How much longer are we going to devote to the witnesses?

The Chairman: Well, we were to spend 30 to 45 minutes questioning witnesses, but since the Minister is going to be late, I thought that we could continue questioning the witnesses until he arrives.

Mr. Roy: Fine.

The Chairman: We could then finish with the witnesses and begin questioning the Minister.

Mr. Roy: Thank you.

I am happy to note, as you mentioned in your brief, Mr. Pickard, that there has been an improvement in consultation between the aeronautics industry and MOT and that progress has been made in this area. I think that it is important that such consultations become part of today's proceedings. The fact that you are present as we consider Bill C-40, outside of normal consultation proceedings, confirms the Minister's interest in the opinions of associations such as yours.

Since March 9, when the bill was tabled...

M. Mazankowski: Monsieur le président, j'invoque le Règlement.

Le président: M. Mazankowski invoque le Règlement.

M. Mazankowski: Je regrette de devoir le faire, mais je dois apporter une rectification. Le ministre n'a pas encouragé le Comité à inviter des témoins pour cette séance. Au contraire, d'après le procès-verbal de la journée de la présentation du bill, le ministre a essayé...

M. Roy: Monsieur le président...

M. Mazankowski: ... de faire adopter le bill aussi rapidement que possible. Je me sens dans l'obligation de m'opposer à ces constatations. Le procès-verbal est clair. Il suffit de lire les pages 6563 et 6564 du hansard.

M. Roy: Monsieur le président.

The Chairman: Mr. Roy.

Mr. Roy: I have listened religiously to what the member has said, but feel I have the right to address myself to the Committee and I have been allotted a certain number of minutes. I shall then finish what I have to say, Mr. Chairman.

M. Mazankowski: J'ai le droit d'intervenir et d'apporter une rectification.

Mr. Roy: I think that the brief is quite clear on this matter. I am referring to the brief; the honourable member is referring to another matter. I said that the brief confirmed that consultations were taking place and had improved in the aeronautics

[Texte]

dans le mémoire. Je pense que je suis entièrement dans le ton du débat que l'on poursuit ici aujourd'hui.

Je voudrais donc féliciter l'association et dire que la procédure que nous suivons aujourd'hui pour l'étude de ce projet de loi fait partie de la consultation.

Il est évident que lorsque l'on impose des taxes, ce n'est jamais populaire. Et vous l'avez bien souligné vous-même ainsi que d'autres association qui sont venues précédemment ici, comme le *Royal Canadian Flying Clubs Association*, pour nous faire part de leurs suggestions en ce qui concerne ce projet de loi-là.

Ma dernière question est la suivante. From your point of view did you agree on the general principle of this legislation?

Mr. Pickard: I am sorry, Mr. Chairman, I did not get the question.

Le président: Voulez-vous répéter s'il vous plaît, monsieur Roy.

Mr. Roy: Dealing with Bill C-40, do you agree on the general principle of this legislation, and do you think we should proceed with regard to the amendment that you suggested, which we will discuss later on with the Minister and the officials of the Department in an attempt to improve, if that is possible, a difference in the point of view between the Association and the Department?

Mr. Pickard: Mr. Chairman, no I do not believe that is quite the position. If we can get on a little further to the direct impact of the bill where we get into the measures of enforcing the collection in the bill and the introduction of the interest on the liens, we feel that as long as there is no formal requirement within this act, or within the National Transportation Act, which would require the Ministry to arrive at a contract or to arrive at an agreed format, an agreed level, an agreed user charge, it would be wrong to impose those types of measures to enforce collection which are normal in normal business practices. In normal business practices those are done between bodies who have signed a contract, who have agreed together that they are there. So we cannot accept on a one-sided street that we should be imposed with these types of collection measures without formal agreement or a mandatory requirement for the Minister, first of all, to have arrived at an agreed level.

Mr. Roy: I realize that on this principal clause you mentioned very clearly the position of your Association, but in the general principle of the bill . . .

Mr. Pickard: I am sorry, I am having difficulty understanding what you mean by the general principle of the bill. We feel that these areas that we have commented on are specific areas, they have specific content as opposed to the general. I am not quite sure I follow you in asking us if we believe in the general concept of the bill.

• 1030

Mr. Roy: Yes, but dealing specifically with the clause concerning the imposing of charges; but there are other clauses

[Traduction]

industry; it is stated in the brief. I feel that my comments are perfectly relevant to the debate.

I would thus like to congratulate the association and say that today's proceedings are part of this increased consultation.

It is obvious that taxes or charges are never popular. As you have pointed out, yours and other associations such as the Royal Canadian Flying Club Association have appeared before the Committee to make their opinions known on the bill.

Now, for my last question. Êtes-vous d'accord avec le fond du bill?

M. Pickard: Je regrette, monsieur le président, je n'ai pas compris la question.

The Chairman: Would you repeat your question, Mr. Roy.

M. Roy: Êtes-vous d'accord avec le principe du Bill C-40 et croyez-vous que nous devrions procéder à l'adoption en tenant compte de l'amendement proposé, que nous débattons plus tard en présence du ministre et des fonctionnaires du Ministère afin d'éliminer la différence d'opinions entre l'Association et le Ministère?

M. Pickard: Monsieur le président, ce n'est pas exactement notre point de vue. Pour ce qui est des effets de l'application du bill et de l'adoption de mesures exigeant la perception d'intérêts sur les privilèges, nous croyons qu'en l'absence d'exigences prévues à la présente loi ou à la Loi sur les transports nationaux, selon lesquelles le ministre sera tenu de conclure un contrat, d'approuver un format ou d'autoriser l'imposition d'une taxe aux usagers, on aurait tort d'imposer des mesures destinées à rendre obligatoire une pratique courante. Dans le cours normal des affaires, les prêts aux usagers sont déterminés par les signataires du contrat. Nous ne pouvons donc accepter que la taxe aux usagers soit imposée de façon unilatérale sans que le ministre soit obligé de négocier le tarif.

M. Roy: Je me rends compte que vous vous êtes prononcé très clairement sur cet article, mais en ce qui concerne le fond du bill . . .

M. Pickard: Je regrette, mais j'ai de la difficulté à comprendre ce que vous voulez dire par le fond du bill. Nous nous sommes prononcés sur des aspects très particuliers du bill et non sur son principe. Je ne comprends pas très bien ce que vous voulez dire par le principe du bill.

M. Roy: . . . mais traitant plus précisément de l'article qui impose des taxes et il y a d'autres articles traitant des terrains

[Text]

concerning the territories and the liens and some other things. Do you agree on . . .

Mr. Lawrence: Mr. Chairman, Mr. Roy, I think our submission addresses itself to three of the clauses in the bill, and I think we have said that with respect to Clause 2 that we object to it; so we cannot agree and object at the same time.

We have expressed concern about Clause 4 and we have reservations about it; so until those reservations are satisfied, I do not think we could say we agree with it.

With respect to Clause 7, we have asked certain questions and until we get an answer, we are not in position to know whether we agree or disagree. Now, the clauses concerning which we are silent, we have no objections to those.

That is all we could say, I think.

Mr. Roy: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Pickard.

Mr. Pickard: I am sorry, Mr. Chairman, I just did not understand Mr. Roy's question as to whether it was the bill in toto or in the one clause. Now, I am happy.

The Chairman: Thank you, Mr. Roy.

Mr. McCain.

Mr. McCain: Mr. Chairman, I am perhaps reading between the lines and I do not expect any comment on this but the impression I have of the witnesses' presentation to date is that they have certain reservations about speaking with complete frankness and in detail to us on certain situations because of the present powers of the Minister. Well, you do not want to go into certain aspects or there are some questions that you have sort of avoided, and I am not being critical, but this bill, in turn, will increase the powers of the Minister and put the Association—the witnesses—in a rather more difficult position than they are presently in.

In respect to Mr. Mazankowski's point of order, I would like to read one paragraph, Mr. Chairman, from *Hansard*, page 6564, June 13, and this is the Minister speaking:

I now ask if honourable members would be willing to change the second reading motion, to provide for the bill to be referred to committee of the whole, so that it may proceed through all stages. There have been certain discussions and I understand there may be agreement to do this. If I am right, and I would appreciate if it could be determined, I will so move.

Now, Mr. Chairman, that was an obvious and direct effort on the part of the Minister to avoid public hearings in this Committee, to avoid the presentation of witnesses to the Committee so that we might get a picture of what the bill would do to the users of the facilities which are concerned in this bill. So I think you have to agree that the speech which followed from Mr. Mazankowski which gave no unanimous

[Translation]

et des privilèges et d'autres questions. Êtes-vous d'accord pour . . .

M. Lawrence: Monsieur le président, monsieur Roy, je dirai que notre mémoire vise trois des articles du Bill et je crois que nous avons indiqué que nous avions des objections au sujet de l'article 2, par conséquent, on peut être d'accord et ne pas l'être.

Nous avons indiqué certaines inquiétudes au sujet de l'article 4 et nous avons aussi apporté des réserves dans ce cas, par conséquent jusqu'à ce qu'on ait apaisé nos craintes, je ne crois pas qu'on puisse dire que nous sommes d'accord.

Dans le cas de l'article 7, nous avons posé un certain nombre de questions et, tant que nous n'aurons pas les réponses, nous ne sommes pas en mesure d'indiquer si nous sommes d'accord ou si nous sommes contre. Nous n'avons pas d'objections naturellement quant aux articles que nous n'avons pas mentionnés.

C'est tout ce que nous pouvons dire.

M. Roy: Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Pickard, vous avez la parole.

M. Pickard: Je m'excuse, monsieur le président mais je n'avais pas très bien compris la question posée par M. Roy, c'est-à-dire s'il voulait parler du bill dans sa totalité ou simplement d'un article. Maintenant je suis satisfait.

Le président: Merci, monsieur Roy.

Monsieur McCain.

M. McCain: Monsieur le président, peut-être qu'ici, c'est quelque chose que je présume et je ne demande pas d'explication à ce sujet, j'ai eu l'impression, d'après le mémoire présenté par les témoins, que ces derniers ne sont pas prêts à discuter entièrement et ouvertement de certains cas, en raison des pouvoirs dont dispose à l'heure actuelle le ministre. Il y a certains aspects ou certaines questions que vous avez en quelque sorte évités, et ce n'est pas là de ma part un reproche, mais ce bill ne fera qu'accroître les pouvoirs du ministre et peut mettre l'Association et les témoins dans une situation encore plus difficile que celle où ils se trouvaient.

Quant au rappel au Règlement de M. Mazankowski, je voudrais vous citer un paragraphe, monsieur le président, du *Hansard* du 13 juin 1977, à la page 6564. Voici ce que le ministre disait:

Je demande maintenant aux députés s'ils consentiraient à modifier la motion de deuxième lecture, pour que le bill soit renvoyé au comité plénier et puisse franchir toutes les étapes. Après certains entretiens, il semble que tous les partis soient d'accord pour procéder ainsi. Si je ne me trompe pas, et j'espère qu'on pourra le confirmer, je ferai cette proposition.

Monsieur le président, c'était là de la part du ministre une tentative évidente d'éviter des audiences publiques du Comité, en vue d'empêcher que les témoins viennent au Comité et que nous puissions avoir une bonne idée de ce que le bill représente pour les usagers de ces installations. Je crois donc que vous conviendrez que le discours de M. Mazankowski qui a suivi cette déclaration et qui n'approuvait pas cette procédure est la

[Texte]

consent for that procedure is the reason why we presently are in committee and the reason why we have had witnesses before it and the reason why this whole House will be better informed as a result of those meetings.

Mr. Chairman, I would like to ask the witnesses if they could give us a guideline. I do not expect them to be specific—probably, it is too broad a question—but could they give us some guideline as to the charges in Canadian facilities relative to the charges that they experience in facilities in other jurisdictions: U.S., U.K., Germany, Japan. Are we high or low?

The Chairman: Mr. Pickard.

Mr. Pickard: Mr. Chairman, if I may, I would like to respond to the first part of Mr. McCain's question and then I would prefer to turn it over to Mr. Lawrence for him to deal with the comparison of charges.

Mr. McCain, for the record, I would like to make it very, very clear to you and to the members of this Committee that if any of our answers have appeared evasive, I regret that; and I would assure this Committee that if this is the case, this certainly is not motivated by any concern about our future associations and future negotiations in dealing with the Ministry of Transport. That has no bearing on it at all.

• 1035

To set the record straight, where we declined to answer direct questions as to specific amounts could perhaps be explained in this way. As you all know, there have been some difficulties and some negotiation concerning those specific charges with Calgary. There have been proposals and counter-proposals. As recently as last week we met with the Minister, he understands the situation now, and he has undertaken to provide us with another proposal which we are very optimistic will be within the desired or reasonable level. Now, what I am saying is that with that type of consultation going on directly with the Minister, and there is a matter of a proposal and a counter-proposal that we are waiting for, we feel it would be improper for us to discuss those terms that he has discussed with us until such time as he responds, and gives us an answer. And it was only that area that we did not want to get into. But in the other areas of consultation I would assure you that we have no hesitation to answer any question. And we certainly are not motivated by any concern of future dealings with the Ministry of Transport.

Mr. McCain: Thank you.

Mr. Pickard: Mr. Lawrence will answer the other question.

The Chairman: Mr. Lawrence.

Mr. Lawrence: Mr. Chairman and Mr. McCain, I believe you have already had an answer in this Committee from Air Canada as to relative levels of charges between the United States and Canada, based on their knowledge of these charges, and I am not sure that I can add very much to what he has already told you. From our point of view, we have really not done a detailed study of all the charges that prevail, for

[Traduction]

raison pour laquelle nous sommes maintenant ici au Comité et que nous entendons des témoins et que, par conséquent, la Chambre pourra bénéficier de meilleurs renseignements.

Monsieur le président, je me demande si les témoins pourraient nous donner une indication, je ne leur demande pas d'être précis car la question est probablement trop vaste, mais pourraient-ils nous donner une indication quant à l'importance relative de ces taxes pour les installations canadiennes par rapport aux taxes imposées ailleurs pour ces mêmes installations soit aux États-Unis, au Royaume-Uni, en Allemagne, au Japon. Est-ce que nos taxes sont plus élevées ou moins élevées?

Le président: Monsieur Pickard.

M. Pickard: Si vous permettez, je vais répondre à la première partie de la question de M. McCain et puis je préfère que M. Lawrence traite de cette comparaison entre les taxes.

Monsieur McCain, pour le compte rendu, je voudrais faire clairement savoir aux membres du Comité que si certaines de nos réponses ont paru évasives, je le regrette, mais ils peuvent être sûrs que ce n'est pas parce que nous craignons pour nos rapports ou nos négociations futurs avec le ministère des Transports.

Je dirai que lorsque nous avons refusé de répondre à des questions directes sur des montants précis, je pourrais vous en donner l'explication suivante: Tout le monde sait qu'il y a eu des difficultés et des négociations au sujet de ces taxes à Calgary. On a présenté des propositions, des contrepropositions et la semaine dernière nous avons même rencontré le ministre. Il comprend maintenant la situation et s'est engagé à nous présenter une autre proposition qui, nous l'espérons sera acceptable. Je dirai donc, que compte tenu de ces consultations directes faites avec le ministre, et de ses propositions et contrepropositions que nous attendons, nous pensons qu'il ne convient pas de discuter de ces conditions tant qu'il n'aura pas donné sa réponse. C'était là le seul domaine que nous ne voulions pas aborder, mais dans les autres domaines de consultation, je vous assure que nous sommes tous prêts à répondre à toute question. Et nous ne nous inquiétons certes pas de nos rapports futurs avec le ministère des Transports.

M. McCain: Merci.

M. Pickard: M. Lawrence répondra à l'autre question.

Le président: Monsieur Lawrence.

M. Lawrence: Monsieur le président et monsieur McCain, je crois qu'Air Canada a déjà donné la réponse au Comité et vous avez indiqué quels étaient les barèmes de taxes aux États-Unis et au Canada, et je ne suis pas sûr que je puisse ajouter quoi que ce soit de nouveau. Pour nous, je dirai que nous n'avons pas réellement fait d'études détaillées sur toutes les taxes existantes, par exemple, aux États-Unis parce que il y en a

[Text]

example, in the States because there are so many of these and they are based on a different system of airport operation management. For the most part the airports in the States, as you probably know, are not run by the federal government. But comparing, say, an average cost of charges in the States with our standard level of costs in Canada, I am not sure that this would lead us anywhere. We have not been provoked to make that comparison. We accept and acknowledge the fact that costs, for the most part, for these things are higher in Canada for the services and elements that go into making charges, but we have not made a direct comparison on the exact level of charges.

In instances where specific locations have been compared, specific aircraft at specific times of the day and so on, there can still be a very great difference of opinion as to what the charges are, because of the various elements that make up the total cost. We have in some respects different kinds of charges than they have in England, Germany or in the States, and it is a question of what it is fair to include in those charges. We have a difference of opinion with the Ministry of Transport on what indeed is the charge, say, for a specific aircraft at a specific location.

Mr. McCain: To come back to the U.S., though they may be owned and operated by municipalities or various authorities which are creatures of a municipality, I believe they are constructed in co-operation with and under subsidy from the federal government of the United States, maybe for equipment, for this or that reason, from national defence or in some other way the federal government finds ways and means to put money into the bulk of the airport facilities. Am I correct in that? Therefore the charges that the municipality might levy versus the charges of our department in Canada might be lower as a result of the federal input.

Mr. Lawrence: I think that is substantially correct.

Mr. McCain: What facilities do you pay for in an airport? You rent various facilities. What are these facilities?

Mr. Lawrence: I think the first type of facility that you would consider would be the rentals that we pay for the land and the property that we are involved in under arrangements with the Ministry of Transport. There are certain services relative to the operation of that airport that we pay for specifically. There is a schedule of fees and charges relative to a large spectrum of these fees. There are landing fees, there are general terminal charges, there are telecommunications fees, there are en route charges—things of that nature.

• 1040

Mr. McCain: So they charge you for your office space, your landing. How come your telecommunications? I thought most airlines had their own communications system.

Mr. Lawrence: There is a telecommunications fee. It is limited to certain circumstances. I do not have the exact nature of that here but perhaps the Ministry of Transport

[Translation]

énormément et qu'elles dépendent de différents systèmes d'exploitation d'aéroports. La plupart des aéroports aux États-Unis, comme vous le savez probablement, ne sont pas exploités par le gouvernement fédéral. Je ne suis pas sûr que la comparaison du coût moyen des taxes aux États-Unis avec le nôtre puisse nous aider. Nous acceptons le fait que ces taxes, en grande partie, pour ces services sont plus élevées au Canada, compte tenu des éléments qui les composent. Mais nous n'avons pas fait de comparaison directe.

Dans les cas où on a comparé des endroits bien précis, des appareils bien précis et des heures bien précises on peut encore différer énormément d'opinion sur le montant de ces taxes du fait des différents éléments qui concourent à établir le prix de revient total. Par certains côtés, nos taxes sont d'un genre différent de celles qui sont perçues en Angleterre, en Allemagne et aux États-Unis, et la question est de savoir ce qu'il est juste d'inclure dans ces taxes. Nous n'avons pas la même opinion que le ministère des Transports sur ce que constituent exactement ces taxes, mettons dans le cas de tel appareil à tel endroit.

M. McCain: Pour en revenir aux États-Unis, où les aéroports sont souvent la propriété et sont souvent exploités par des municipalités ou divers organismes indépendants des municipalités, je crois cependant que la construction des aéroports a eu lieu en collaboration avec le gouvernement fédéral et a été subventionnée par celui-ci soit du côté équipement soit pour une raison ou une autre de défense nationale, par exemple, etc. De toute façon le gouvernement fédéral des États-Unis investit beaucoup d'argent dans les installations d'aéroports. Par conséquent les taxes que les municipalités perçoivent peuvent être comparativement moins élevées que les nôtres au Canada.

M. Lawrence: Je crois que c'est exact.

M. McCain: Quels sont les services pour lesquels vous devez payer dans un aéroport? Vous louez différentes installations?

M. Lawrence: Je crois que tout d'abord il faut considérer la location des terrains et des propriétés en vertu d'accords passés avec le ministère des Transports. Puis il y a certains services d'exploitation de l'aéroport pour lesquels nous devons payer. Il y a un barème des droits et des taxes qui s'étend sur un grand éventail: par exemple, il y a les droits d'atterrissage, des frais d'aérogare, des frais de télécommunications, des taxes en vol, etc.

M. McCain: Alors on vous fait payer pour vos bureaux, vos atterrissages, mais pourquoi vous fait-on payer pour les télécommunications? Je croyais que la plupart des lignes aériennes avaient leur propre système de communications.

M. Lawrence: Il y a des droits de télécommunications dans certains cas. Je ne puis vous en dire la nature exacte au pied levé. Peut-être que le ministère des Transports le pourrait. Il s'agit de taxes de nature générale.

[Texte]

could better elaborate on that charge. It is not a general fee that applies right across the board.

Mr. McCain: So this can vary from airport to airport.

Mr. Lawrence: I would have to refresh my mind on that charge before I could answer it.

The Chairman: Thank you, Mr. McCain. I notice the Minister has arrived and we have gone beyond our allotted time that was agreed upon. I would like to thank Mr. Pickard and his officials for appearing before us this morning. It was most interesting, sir.

Mr. McCain: Could I ask one more question, Mr. Chairman, before you let him off?

The Chairman: Mr. McCain.

Mr. McCain: Under this deal, as I understand your presentation and the bill itself, the Minister could conceivably lay down a schedule of fees for a particular airport whether your negotiations were successful and you would have to pay that particular schedule of fees. Is that correct?

Mr. Pickard: That is so. That power exists within the bill and the act now, and the measures that are in the bill enforce it.

Mr. McCain: You do not like that particularly.

Mr. Lawrence: No, we do not and as Mr. Pickard said, we would like the understanding of consultation and agreement within the new legislation.

Mr. McCain: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. McCain.

Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: I am not sure what you mean by an agreement. I had another line of questioning that I wanted to follow, a couple of questions. I may not have been a party to the agreement that was made.

The Chairman: Because of all of the other witnesses, there has been a general agreement of 30 minutes. At 10.15—we are now at 10.40. Probably the line of questions you have could be answered by the Minister or his officials in the next hour or so if that is agreeable.

Mr. Pickard, thank you very much.

We have now the pleasure of having with us the Honourable Otto Lang, Minister of Transport, and along with Mr. Lang is Mr. Walter McLeish, who is the air administrator. The Minister has no opening comments. First on the list is Mr. Cafik.

Mr. Cafik: Thank you very much. I presumed the Minister would make a brief opening statement but maybe that has already been done, has it, in respect to his views of the bill? I am agreeable to proceeding right away but I would have thought it might have been more useful to the Committee if we started off with a statement.

Hon. Otto Lang (Minister of Transport): Mr. Chairman, if you like, I could repeat some of the things which I dealt with on second reading. It may be helpful just to bring them back to

[Traduction]

M. McCain: Cela varie donc d'un aéroport à l'autre.

M. Lawrence: Il me faudrait réexaminer cette taxe avant de pouvoir vous répondre.

Le président: Merci, monsieur McCain. J'ai remarqué que M. le ministre venait d'arriver et que nous avons dépassé le temps que nous nous étions fixés. Je veux remercier M. Pickard et ses fonctionnaires pour avoir comparu ici ce matin, car cela a été vraiment enrichissant.

M. McCain: Puis-je poser une dernière question, monsieur le président, avant de le libérer?

Le président: Monsieur McCain.

M. McCain: D'après votre mémoire, et le bill lui-même, il me semble alors que le ministre pourrait éventuellement établir un barème de droits dans le cas de tel aéroport, que vos négociations aient réussi ou non. Il vous faudrait vous y conformer. Est-ce exact?

M. Pickard: Oui. Le bill et la loi qui existent à l'heure actuelle ainsi que les mesures qui sont prévues dans ce bill, confèrent ce pouvoir.

M. McCain: Vous n'êtes pas tout à fait en faveur de ce pouvoir?

M. Lawrence: Non, certainement pas, et comme M. Pickard l'a indiqué, nous aimerions que dans la nouvelle loi on prévoie des consultations et un accord.

M. McCain: Merci.

Le président: Merci, monsieur McCain.

Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Je ne sais pas exactement ce que vous voulez dire par accord. Il y avait d'autres questions que je voulais poser et je n'étais peut-être pas partie à l'accord qui a été passé.

Le président: On s'était mis d'accord, compte tenu de tous les autres témoins, pour consacrer 30 minutes à ce sujet—à 10 h 15—et il est maintenant 10 h 40. Le ministre et ses fonctionnaires pourront peut-être dans l'heure qui vient répondre aux questions que vous voulez poser si vous êtes d'accord.

Merci beaucoup, monsieur Pickard.

Nous avons le plaisir d'accueillir maintenant l'honorable Otto Lang, ministre des Transports ainsi que M. M. McLeish qui est administrateur du service aéronautique. Le ministre n'a pas de remarques de début à fournir et M. Cafik est le premier sur la liste.

M. Cafik: Merci beaucoup. Je suppose que le ministre veut nous faire une courte déclaration d'ouverture ou peut-être l'a-t-il déjà faite, pour faire connaître ses opinions au sujet du bill? Je suis prêt à commencer mais je pense qu'il vaudrait mieux pour le Comité que le ministre nous fasse une déclaration.

L'hon. Otto Lang (ministre des Transports): Monsieur le président, si vous le voulez, je peux répéter certains des points dont j'ai traité lors de la seconde lecture. Il serait peut-être

[Text]

the attention of the Committee. A good number of the things in this bill really are fairly technical improvements and completions of a total regulatory scheme where the existing regulations in application may run into some misunderstanding and need clarification, clarification of power. As the most recent witnesses just indicated, a good number of the things which look as though they are being permitted to be done by this bill are in fact permitted to be done already under the existing law, so there are no fundamental changes being made in regard to a range of them. There are some improvements in the way in which we may be able to enforce collection of certain fees in relation to operation of aircraft, but I say frankly that those are needed more in relation to foreign airlines, and all this is not needed at all if we are dealing only with Canadian airlines in the sense that we probably have adequate powers in the regulatory system now. We have some foreign airlines that have been ignoring our en-route fees, which are quite properly posted to be imposed against them, and quite extensive overdue accounts in regard to several airlines, and that is one of the reasons I considered this bill a fairly urgent matter to move with and to have in the law.

• 1045

The other major area the bill involves is the area of zoning in relation to airports. To this point our zoning power under the current Aeronautics Act is essentially in relation to height and obstructions rather than in relation to land use in and around airports.

As the bill makes clear, our ordinary and preferred approach will be to rely on the zoning powers of provinces and municipalities whenever those can adequately deal with the situation. What we obviously have to avoid, it seems to me to be perfectly clear, is the situation where an airport is built and then land use around the airport, very often drawn to that very spot by the existence of the airport, leads to pressure to stop the expansion or further development of the airport because of the ensuing inconvenience to the people who have come there, the syndrome of moving in under an airport and then complaining that the airport is there, if you like, in its simplest terms. Clearly, people can get into that situation without the zoning rules almost by mischance or by lack of realization, and so it is important to have proper zoning.

There are some circumstances in which it may be difficult or impossible to get the appropriate action from municipal or provincial authorities. In some cases the law in the particular area just does not exist to zone adequately in relation to airports, and so even though there is no real quarrel or objection in relation to the process, the zoning power of the federal authority may be required. The bill does that in relation to land for prospective airports, where, in other words, there is clear intention to move ahead and construct one, as well as for existing airports.

The other feature to which I should draw attention is that in relation to compensation, where the zoning powers are exercised, we have chosen in this bill to adopt the common

[Translation]

utile que je revienne sur certaines de ces questions: beaucoup parmi les questions traitées dans ce bill constituent des améliorations relativement techniques et dans ce bill on complète aussi le programme de règlement lorsque les règlements actuels, en pratique, peuvent prêter à controverse et ont besoin d'être clarifiés. Comme les témoins qui ont comparu le plus récemment l'ont indiqué,—un bon nombre de ces questions qui semblent être permises dans le cadre de ce bill l'étaient déjà dans le cadre de la loi actuelle. Et par conséquent, dans beaucoup de cas, il n'y a pas de changement fondamental. On a apporté certaines améliorations sur la façon de percevoir en pratique certaines taxes pour l'usage des appareils, mais je dirais que c'est plutôt dans le cas des lignes étrangères, et qu'on n'en aurait pas besoin dans le cas des lignes aériennes canadiennes où le système de réglementation actuel fournit probablement des pouvoirs suffisants. Certaines lignes aériennes étrangères ont fait fi de nos taxes en vol qu'elles devraient acquitter. Il y a des comptes d'arriérés importants dans le cas de plusieurs lignes aériennes, et c'est là une des raisons pour lesquelles je considère qu'il est urgent d'adopter ce bill.

L'autre domaine important est celui des zones dans le cadre des aéroports. Jusqu'ici nos pouvoirs d'établissement des zones, en vertu de la loi actuelle sur l'aéronautique, se résument essentiellement à réglementer la hauteur et l'obstruction plutôt que l'utilisation des terres dans les aéroports et autour des aéroports.

Comme le bill le précise bien, nous préférons nous fier au pouvoir de réglementation des provinces et des municipalités lorsque celles-ci peuvent traiter convenablement de la situation. Ce que nous devons évidemment éviter, ce serait le cas où un aéroport est construit et qu'ensuite les terrains autour de l'aéroport, qui sont très souvent exploités là du fait même de l'existence de cet aéroport, permettent d'exercer des pressions pour empêcher l'expansion future de l'aéroport, en se basant sur les inconvénients qui en résultent pour les gens qui sont venus là. Il s'agit donc d'un syndrome de personnes qui déménagent pour venir près de l'aéroport puis qui se plaignent de l'existence de l'aéroport. Il est évident que cette situation peut se présenter aussi par malchance ou autre et c'est pourquoi il est important d'avoir des règlements appropriés aux deux zones.

Il y a des cas où il peut être difficile ou même impossible d'obtenir que les autorités municipales ou provinciales prennent les mesures qui s'imposent. Dans certains cas, il n'existe pas de loi qui régit cet endroit et même si aucun différend ne surgit, il se peut qu'il faille faire appel à l'autorité du gouvernement fédéral en matière de réglementation des zones. Le bill prévoit ce cas pour les terrains qui tomberont sous le coup des aéroports prévus, c'est-à-dire lorsqu'on a clairement l'intention d'en construire un et il prévoit aussi le cas des aéroports qui existent déjà.

L'autre domaine sur lequel je voudrais attirer l'attention c'est celui de l'indemnisation lorsque des mesures de zonage sont prises. Nous avons préféré, dans ce bill, adopter la façon

[Texte]

provincial approach and standard for compensation where zoning occurs. We have done that even though in some other areas where the federal government is involved a different standard might be applied. We have done that in order to make it easier indeed to rely on the municipality and the provincial zoning power. If there were a more generous compensation under this law than under the other there might be a tendency to want to move to the federal authority rather than to use the ordinary municipal and local zoning, and since we really think it better that that be the ordinary manner of dealing with it we felt the compensation approach should be the same here as it is in the common provincial approach.

The Chairman: Thank you, Mr. Minister. Mr. Cafik.

Mr. Cafik: Thank you very much.

Mr. Chairman, it is going to be rather difficult in a short time-frame in which to ask questions or make statements to deal with all the matters that concern me in relation to Bill C-40. I have some very deep and substantial concerns. Almost all of them relate to the question . . .

Mr. McKenzie: We will give you extra time.

Mr. Cafik: . . . of zoning around airports, real or potential airports.

I would start off by simply making a brief statement, hopefully, there have been two recent developments in airports. In the case of Mirabel, where an agreement was not reached with the Province of Quebec about the building of that airport and its location, MOT—or the Department of Transport, I believe it was called at that time—decided that it was necessary, in order to protect the lands around the airport from being encroached upon or the airport itself being encroached upon, to expropriate approximately 85,000 acres of land.

In the case of the Pickering proposal, however, because of a development that took place between the Province of Ontario and the federal government where agreement was reached as to location, it was decided that it was only necessary to expropriate 18,000 acres of land, leaving a differential of about 70,000 for airports that essentially perform the same function. It was agreed that the remainder of the land that was required to be zoned was to be zoned by the Province of Ontario, and they did. I must admit that offhand I do not know exactly how many acres were involved, but between 70,000 and, I think, about 100,000 acres of land were frozen from any further use.

• 1050

The first point I would like to make is that in a case where there has been such a federal-provincial agreement, which is alluded to in this proposed act, I would hope that the proposed act is quite precise and clear that when such an agreement exists there is no possibility for this proposed act to be put into

[Traduction]

d'aborder la question dans l'optique et selon les normes des provinces au point de vue indemnisation. Nous l'avons fait même si dans certaines autres régions où le gouvernement fédéral est impliqué, une norme différente puisse être appliquée. Nous avons procédé ainsi pour pouvoir plus facilement nous fier au pouvoir de réglementation des zones, des municipalités et des provinces. Si nous avons fourni une indemnisation plus généreuse en vertu de la loi ici, en vertu de ces règlements provinciaux et municipaux, on aurait eu tendance à vouloir se mettre sous le couvert de l'autorité fédérale plutôt que de passer par les règlements ordinaires. Or, comme nous pensons qu'il vaut mieux traiter de ces questions d'indemnisation de la façon habituelle, nous avons pensé établir ici une indemnisation de la même façon que les autorités provinciales l'envisagent ordinairement.

Le président: Merci, monsieur le ministre. Monsieur Cafik, vous avez la parole.

M. Cafik: Merci beaucoup.

Monsieur le président, il va m'être difficile dans le peu de temps dont je dispose de poser toutes les questions que je voudrais à propos de ce bill C-40, car mes inquiétudes sont très grandes et très bien fondées. Presque tous mes soucis se rapportent à la question . . .

M. McKenzie: Nous vous accorderons du temps supplémentaire.

M. Cafik: . . . des zones aux alentours des aéroports, qu'il s'agisse d'aéroports existants ou à être éventuellement installés.

Je commencerai en présentant un court exposé. Récemment, il y a eu deux expansions récentes dans le domaine des aéroports: Tout d'abord, dans le cas de Mirabel où un accord n'avait pas été passé avec la province de Québec pour la construction de l'aéroport et pour son emplacement, le ministère des Transports ayant à l'époque jugé nécessaire, afin d'empêcher que l'aéroport lui-même n'empiète sur les terrains aux alentours, d'exproprier environ 85,000 acres de terres.

Dans le cas de Pickering, il y a eu accord entre la province de l'Ontario et le gouvernement fédéral quant à l'emplacement de l'aéroport et on a décidé qu'il ne fallait exproprier que 18,000 acres de terrain, ce qui fait une différence d'environ 70,000 acres avec l'aéroport de Mirabel, alors que ces deux aéroports remplissent essentiellement le même rôle. Il a été convenu que le reste des propriétés qui devait faire partie de la zone serait réservé par la province d'Ontario et c'est ainsi que cette dernière a procédé. Je dois avouer que je ne me souviens pas du nombre exact d'acres; il devait y avoir de 70,000 à 100,000 acres qui étaient réservées.

Ce que je voudrais dire d'abord, c'est que lorsqu'il y a une entente fédérale-provinciale du genre de celle que prévoit le projet de loi, il doit être clair, d'après les dispositions du projet de loi, que chacun doit assumer ses responsabilités. En d'autres termes, si la province d'Ontario désire éviter les désavantages

[Text]

play. In other words, if the Province of Ontario desires to back off the political disadvantages that they happen to suffer from at the moment by the imposition of such a zoning regulation, we are not going to jump in and take the provincial government's place, because all we are going to do is to take the political heat off that particular government and assume the total responsibility ourselves, which in my mind would undermine totally the federal-provincial agreement that existed.

So, therefore, I would like, first of all, through an amendment to make it perfectly clear that this proposed act cannot apply in the case where there ever has been a federal-provincial agreement in respect of zoning, and even if the province backs off that agreement this bill would not empower the federal government to impose its own stipulation of zoning or a protected area, as it is called in this bill. That is the first point that I would like to make clear.

By way of backing up that position and perhaps drawing it out a little bit further, I would like, at least, to draw to the attention of the Minister another fear that I have in connection with this zoning provision. What if any municipality or province anywhere in Canada would co-operate by way of zoning around an airport, private or public, if they knew that if they did not do it we had the power to do it and would do it? I think anyone who knows anything about politics knows that the zoning regulations of various levels of government are unpopular moves. I do not see any reason why the federal government should put itself in a position of allowing municipalities and provinces who, in fact, want airports in many instances, not to have an obligation, at least, of taking some of the responsibility through zoning. I do not see why the federal government should be left holding the bag for that entire concept.

I have grave fears that the application of this bill would, in fact, provide a disincentive to municipalities and provinces to be in any way co-operative with the federal government in respect of zoning to prohibit encroachment upon federal airports. I think they have some responsibility in this regard because those facilities are there to serve municipalities in the case of many private airports, and certainly to serve the whole provincial community in the case of international or large domestic airports. So that is the first point.

The second point that causes me grave concern is that I am dissatisfied with the approach taken in this bill in connection with compensation. I have heard the Minister explain that they parallel the compensation approach of the municipalities or provinces generally across the country, and on the surface that appears to be an appealing idea, but when one looks at it in depth I think it is not a good idea. I have never been in favour of the power of municipalities and provinces to be able to zone land and adversely affect the owners of that land without some kind of compensation. That kind of process has been inaccurately, but with some degree, I think, of merit, described as expropriation without compensation. It is not quite accurate in that it is not really an expropriation, but it is prohibiting the use of land under certain circumstances which they would have had prior to the imposition of this particular approach. Therefore, in connection with compensation, I believe the two elements of compensation spelled out in the bill

[Translation]

politiques que peut amener l'imposition des règlements de zone, il ne s'agit pas, pour le gouvernement fédéral, de prendre la place du gouvernement provincial. Tout ce que nous ferions à ce moment-là, c'est éliminer les pressions politiques au gouvernement provincial pour les assumer nous-mêmes. Cela serait contraire à l'esprit même de l'entente.

Je proposerais donc un amendement qui rende parfaitement clair le fait que le projet de loi ne s'applique pas lorsqu'il y a une entente fédérale-provinciale relativement au zonage. Dans ce cas, même si la province refusait de respecter les conditions de l'entente, le projet de loi ne permettrait pas au gouvernement fédéral d'imposer son propre règlement de zone ou de délimiter une zone de sécurité. C'est le premier point.

Et pour renforcer ce point, je voudrais attirer l'attention du ministre sur un autre problème concernant les dispositions sur le zonage. Quelle municipalité ou province au Canada serait prête à coopérer et à imposer une zone de sécurité autour d'un aéroport, public ou privé, sachant que, si elle ne le fait pas, le gouvernement fédéral peut intervenir lui-même? Quiconque connaît un peu la politique sait fort bien que les règlements de zone sont loin d'être populaires à quelque niveau de gouvernement que ce soit. Je ne vois pas pourquoi le gouvernement fédéral accepterait que les municipalités et les provinces qui, dans bien des cas, désirent des aéroports, ne remplissent pas leurs obligations ou ne prennent pas leurs responsabilités pour ce qui est du zonage. Je ne vois pas pourquoi le gouvernement fédéral accepterait d'assumer tout le blâme.

Je crains beaucoup que le projet de loi n'encourage les municipalités et les provinces à se faire tirer l'oreille par le gouvernement fédéral pour ce qui est du zonage nécessaire autour des aéroports fédéraux. Elles ont certainement des responsabilités, en ce sens que ces aéroports sont là pour les desservir, les municipalités, dans le cas des aéroports privés, les provinces, dans le cas des aéroports internationaux ou intérieurs.

La deuxième chose que je veux dire, c'est que je suis extrêmement déçu de l'approche du projet de loi relativement à l'indemnisation. J'ai entendu le ministre expliquer qu'il veut procéder de la même façon que les municipalités et les provinces partout au pays. A première vue, l'argument semble acceptable, mais lorsqu'on s'y arrête plus longuement, c'est autre chose. Je n'ai jamais vu d'un très bon œil le fait que les municipalités et les provinces puissent réserver des propriétés et causer des torts aux propriétaires sans que ceux-ci soient indemnisés de quelque façon. C'est ce qu'on appelle, peut-être en exagérant un peu, le principe de l'expropriation sans indemnisation. C'est exagéré en ce sens qu'il ne s'agit pas vraiment d'une expropriation, mais d'une interdiction de certains usages des propriétés dans des circonstances données, usages auxquels les propriétaires auraient eu droit avant l'interdiction. Donc, pour ce qui est de l'indemnisation, les deux cas prévus à

[Texte]

under proposed Section 6.1(10)(a) and (b) are insufficient to deal with the problem, and I would like to belabour that for just a moment.

I think a new paragraph (c) ought to be added to that which, in effect, assures that a person who is adversely affected by this kind of zoning regulation, that they could be compensated for the difference in market value before and after the zoning.

Now you will note in the bill as proposed, in proposed Section 6.1(10), in the introductory part, that it says:

Every owner or lessee of lands forming all or part of lands designated as a protection area by a zoning regulation who...

And these are the operative words,

... was in occupation of those lands immediately before the zoning regulation became applicable thereto and who, at that time

(a) in the course of such occupation was making use of those lands...

and then go on to (b): "had obtained all approvals for" a different use of the land, is eligible for compensation.

Only those two groups, Mr. Minister; and I suggest, with all due respect, that that does not cover even a part of the possible damages, and by way of example, I will tell you what happened in Pickering.

In the case of those expropriated in the 18,000 acres of land, under the Expropriation Act, the valuation was determined on the basis of highest and best use. Highest and best use was determined to be, in the case of agricultural land, a farm on speculative land. What we really dealt with was the farm but not the speculative value inherent in the land itself.

There is no provision in this bill, as I read it, to allow for compensation for that speculative element. To put it in very hard terms, a farm on speculative land in my area might be worth \$5,000 an acre. A farm in the same land, not taking into account its speculative value, is maybe worth \$1,000 an acre. This zoning and the compensatory provisions of this bill would, in fact, in my view, deprive that individual of \$4,000 an acre of net value, and I consider that to be inappropriate.

I have no objection in principle—in fact I agree in principle—to stopping encroachment upon airports to get around some of the major problems we have had in recent days. However, I am not prepared to see that done at the expense of those people affected. It seems to me that if the public purpose requires that to be done, then the public purse ought to pay the price.

Therefore, I think we need an amendment, which I would put in due course—as a matter of fact I have put in a caveat: I cannot put in due course, not before this Committee, because it involves the expenditure of funds. But I would think that the Minister ought to, at some course in our deliberations before

[Traduction]

l'article 6(1)(10)a) et b), dans le projet de loi, ne sont pas suffisants. Je voudrais développer davantage cet aspect.

Il faudrait donc un nouveau paragraphe c) qui prévoit le cas des personnes qui subissent des torts par suite de l'imposition de règlements de zone. Elles seraient indemnisées pour la différence dans la valeur marchande de leur propriété après l'imposition des règlements.

Il faut noter que, dans le projet de loi, l'article proposé 6.1(10) débute ainsi:

Tout propriétaire ou locataire d'un terrain qui, immédiatement avant qu'un règlement de zone ne devienne applicable...

Suivent les mots clés:

... occupait un terrain déclaré zone de sécurité ou partie d'une telle zone par ce règlement et qui, à cette époque,

a) au cours d'une telle occupation faisait de ces terrains...

Vient ensuite l'alinéa b): «... avait obtenu les autorisations exigées pour une autre utilisation du terrain. Il a donc droit à une indemnité.

Il n'y a que ces deux groupes qui sont prévus, et je dois vous dire, monsieur le ministre, en toute déférence, que ce n'est pas suffisant. A titre d'exemple, je vais revenir à ce qui s'est passé à Pickering.

Pour les propriétaires des 18,000 acres, aux termes de la loi d'expropriation, la valeur des propriétés a été établie au niveau le plus élevé ou selon la meilleure utilisation possible. Dans le cas des terres agricoles, il a été décidé qu'elles avaient en plus une valeur de revente. Or, on a oublié cette valeur de revente et l'on s'est attaché à la valeur des terres agricoles comme telles.

Il n'y a rien, dans le projet de loi, de la façon dont je le comprends, qui permette l'indemnisation des propriétés selon cette valeur de spéculation. Pour être parfaitement clair, les terres agricoles qui ont une valeur de spéculation dans ma région se vendent \$5,000 l'acre. Les terres agricoles sans cette valeur de spéculation se vendent peut-être \$1,000 l'acre. Les dispositions relatives au zonage et à l'indemnisation, dans ce projet de loi, priveraient les propriétaires de ces terres de \$4,000 l'acre, selon moi. J'estime que c'est tout à fait inacceptable.

En principe, je suis d'accord pour qu'on mette fin à l'empiètement sur les aéroports de façon à éviter les graves problèmes qui se sont produits au cours des dernières années. Cependant, je ne veux pas que cela se fasse aux dépens des propriétaires de terrains. Si l'intérêt public exige qu'une telle mesure soit prise, la Trésor public doit en faire les frais.

Il nous faut un amendement. Je le présenterai en temps opportun. Non, je ne pourrai le faire au Comité puisqu'il entraîne des dépenses. Le ministre devrait cependant au cours des délibérations devant ce comité, indiquer qu'il est prêt à présenter un amendement qui ajoute un alinéa c) destiné à

[Text]

this Committee, indicate that he was prepared to bring forward an amendment which would add a paragraph (c) allowing for compensation for a differential in value, before and after, as determined under market considerations; and that we should use the provisions and the elements involved in the Expropriation Act to make such a determination.

Further in respect to compensation . . .

The Chairman: Order please, Mr. Cafik. Your time has expired but if the Committee is agreeable, we can allow you to continue.

Some hon. Members: Agreed.

Mr. Cafik: Thank you very much.

Further in respect to compensation, I would suggest that we need a compensation board to deal with the problem. From practical experience in the case of Pickering, to deal with it in any other way than by a compensation board, with the right of appeal to a court, is to cause considerable difficulties and inequitable treatment.

In the case of expropriations at the moment, there is a great deal of inequity because the matters are dealt with by the courts and you have a great dissimilarity of treatment in principle under each case. People living side by side are being allowed certain elements: because you have differing judges.

I believe that we need a special body of special expertise and competence to deal with matters of compensation, not only in expropriation, which is beyond this bill, but in terms of compensation for those elements under this bill: a special body of special competence to be able to deal with it, with an appeal provision to the Federal Court.

Going a little bit further in connection with compensation, I think it must be made perfectly clear as well what the valuation date is for the determination of the difference in value before and after zoning. That is a complicated matter. It is one that the Expropriation Act in my view does not deal with adequately at the moment and this Committee—I believe the department also—has to address itself to having a clear, definitive valuation date.

• 1100

The other point that concerns me in connection with compensation is the limitation for any loss or damage which has to be applied for, I believe, within a two-year period. Now, that makes sense in relationship to an existing airport but may make no sense at all in relationship to a proposed airport because the persons affected do not know what the implications really are until the airport is in place. Therefore I think one has to loosen up that two-year timeframe to accommodate the differences between existing airport situations and those potential situations which may arise.

I would further add that in connection with compensation perhaps we ought to give serious consideration to allowing the rights to be expropriated under the terms of the Expropriation Act for those persons who feel that they will not be adequately compensated for under the provisions of the bill as hopefully amended. So if they feel that being zoned and being located in

[Translation]

indemniser les propriétaires pour la différence de valeur après l'imposition de règlements. Il faudrait tenir compte de la valeur marchande et appliquer la loi d'expropriation à cet égard.

Toujours en ce qui concerne l'indemnisation . . .

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît, monsieur Cafik. Votre temps de parole est écoulé. Cependant, si le Comité est d'accord, vous pouvez continuer.

Des voix: D'accord.

M. Cafik: Merci.

Toujours en ce qui concerne l'indemnisation, donc, je propose l'institution d'une commission d'indemnisation. L'expérience pratique de Pickering a prouvé que procéder autrement que par une commission d'indemnisation, avec droit d'appel devant les tribunaux, entraîne un grand nombre de difficultés et d'injustices.

Actuellement, lorsqu'il y a expropriation, le système n'est pas juste parce que les tribunaux varient considérablement leurs décisions dans chaque cas. Il y a des gens qui sont voisins et qui n'obtiennent pas le même traitement parce que les juges qui sont appelés à décider de leur cas ne sont pas les mêmes.

Je pense qu'il faut un organisme qui ait cette compétence particulière pour traiter des questions d'indemnisation, sinon d'expropriation, quoique ce domaine soit hors de la portée de ce projet de loi. Il y a quelque chose à faire pour ce qui est de l'indemnisation prévue dans le projet de loi. Il faut un organisme spécial qui décide de ces cas, avec droit d'appel devant la Cour fédérale.

A ce sujet, il faut qu'il y ait une façon parfaitement claire de fixer la date à laquelle la différence de valeur doit être établie par suite de l'imposition du règlement de zone. C'est un problème compliqué auquel la Loi sur les expropriations n'offre pas de solution adéquate à l'heure actuelle et c'est pourquoi j'estime que le Comité ainsi que le Ministère devraient fixer une date d'évaluation.

Le délai maximum de deux ans accordé pour introduire une telle demande en dommages et intérêts est également préoccupant. Cette disposition peut s'expliquer en ce qui concerne un aéroport existant mais n'a aucun sens pour un aéroport à l'état de projet seulement, les intéressés étant dans l'ignorance la plus totale jusqu'à ce que l'aéroport ait été construit. Il faut donc assouplir ce délai de façon à tenir compte des cas se présentant dans des aéroports existant déjà et ceux qui ne sont qu'à l'état d'ébauche.

Il faudrait également envisager la possibilité d'autoriser l'expropriation de droits aux termes de la Loi sur les expropriations pour les personnes qui estimerait ne pas avoir été convenablement compensées aux termes des dispositions modifiées du bill. Si, en raison du nouveau zonage, ces personnes ne se plaisaient plus dans leurs quartiers, elles devraient pouvoir

[Texte]

that kind of an area is something that is distasteful to them, then they should have the right to opt to be expropriated under the normal terms and conditions so that they could move elsewhere and not be located in that proximity to an airport itself.

Mr. Chairman, I do not want to belabour the Committee any longer. You have been very kind with me in giving me further time. I have some specific questions that perhaps I could deal with a little bit later. I would make one central question though at the end. It is whether the Province of Ontario in relationship to the Pickering project agrees with this act. I think the answer is quite clear although I would like it confirmed. I would say that they do, although that is officially. But yet ministers on the provincial level tell me that they hope we stop it. What I fear most of all, in political terms at least, is that they are trying to have it both ways, that what they really want to do is to get out of the political problem, give it to us and after we have assumed it, give us hell for the next 50 years because of it. I do not think it is necessary for us to do that kind of thing.

Thank you very much, Mr. Chairman. I would like to come back with more specifics in the second round.

The Chairman: Thank you, Mr. Cafik.

Mr. Minister, would you have any comments you would like to make before we go to the next questioner?

Mr. Lang: Well, it might be useful if I did, Mr. Chairman. I certainly appreciate the eloquence and strength of Mr. Cafik's arguments here this morning. I do think the Committee ought not take a broad view of the bill though and not be too much limited in its view by looking at one specific very well-known incidence. I would certainly understand though why Mr. Cafik has that one very much in his mind.

The fact of the matter is that the need for this kind of fall-back position may occur in other jurisdictions, in relation to other airports, where the provincial law simply does not exist and where with all the goodwill in the world it ends up being more desirable and important for us to have the zoning if we are going to have the airport.

I think members should recall that there are other ways in which we could avoid getting into the political impasse, for instance by not spending the money to build airports at certain points. Very often our problem is to protect what we have when we have gone ahead and done it if there is not adequate law there to do it, and I think that is perhaps in those circumstances an essential power to have. I believe that Mr. Cafik's arguments, Mr. Chairman, essentially are urgings about what kind of political posture we should take even if we have this power in relation to one particular instance, and I am quite prepared to hear him further at any time if any problem arises.

Actually, in the case of Pickering, the province has at this point maintained the zoning and it has not to my knowledge given any indication of changing that view while the whole consideration of the long-term future need of an airport and the question of whether that region is the desirable region is examined further.

[Traduction]

opter pour l'expropriation, dans les conditions normalement prévues, de façon à pouvoir déménager ailleurs et ne pas être obligées à vivre près de l'aéroport.

Monsieur le président, je ne voudrais pas abuser davantage de votre patience car vous avez déjà fait preuve d'indulgence à mon égard. Certains problèmes pourront, je suppose, être étudiés par la suite. La question essentielle pour moi est de savoir si la province d'Ontario accepte les dispositions du présent bill concernant la mise en application à Pickering. Je crois connaître la réponse mais j'aimerais en avoir la confirmation. Certains ministres provinciaux m'ont laissé entendre qu'ils espéraient que le projet serait annulé. Or, ce que je crains, c'est qu'ils cherchent, en se déchargeant sur nous du problème politique, de faire de nous des boucs émissaires dans les 50 années à venir. Je ne vois évidemment pas pourquoi nous accepterions pareil rôle.

Je vous remercie, monsieur le président, et si vous permettez, j'aimerais intervenir à nouveau lors du second tour.

Le président: Je vous remercie, monsieur Cafik.

Auriez-vous quelque chose à dire, monsieur le ministre, avant que je donne la parole au suivant?

M. Lang: J'ai beaucoup apprécié l'éloquence et la force des arguments exprimés, ce matin, par M. Cafik. J'estime néanmoins que le Comité doit envisager le bill dans son ensemble et non pas de ce seul point de vue, bien que je comprenne parfaitement la position de M. Cafik.

Ce genre de disposition deviendra peut-être indispensable en ce qui concerne l'autre aéroport car, en l'absence de loi provinciale en la matière, nous devons pouvoir procéder au zonage pour pouvoir construire un aéroport.

Nous pourrions, bien entendu, éviter ces difficultés politiques en ne dépensant pas d'argent pour la construction d'aéroports à tel ou tel endroit. Mais il est essentiel que nous disposions des pouvoirs pour protéger les travaux déjà réalisés. M. Cafik s'intéresse tout particulièrement à ce que doit être notre position politique dans les cas où nous disposons de ces pouvoirs; pour ma part, je suis tout disposé à discuter avec lui si des difficultés devaient surgir.

En ce qui concerne Pickering, la province a jusqu'à présent maintenu le zonage et ne compte pas modifier sa position à cet égard pendant que le débat sur les besoins à long terme d'un aéroport dans cette région se poursuit.

[Text]

It does seem to me that we have had an argument on two sides of the question. When Mr. Cafik then turned to compensation and wanted the more generous scheme of compensation, having first argued that we should not really be in a position where we can be involved in the zoning at all, it does seem to me that it is apparent that we would be more likely involved much more if more generous compensation existed under the federal scheme than under the provincial or municipal scheme which is available.

• 1105

Now, I do not want to get into an argument this morning with Mr. Cafik about the merits of one form or another of evaluating compensation. I do not want to do it because, while there are a lot of arguments that can be made in favour of the provincial way of compensating, I personally am more inclined to come down on balance on Mr. Cafik's side when the question is argued simply on its merits. I do not want to put the arguments on the other side which would make me seem to be against him on the merits of the issue. I am not arguing the merits. I am simply saying that in view of the fact that we are complementing a largely provincial situation, those arguments have to be settled essentially at the provincial level and there are of course political avenues for arguing that case, and I think that has to be done. That there is a general trend in the provinces and that we are following it is I believe clear.

Now I also do not have any quarrel with the notion of a need for compensation boards and new techniques in expropriation matters. I do believe though that should be looked at by the Minister of Justice in connection with the whole expropriation and compensation procedure rather than to look at it in connection with this bill.

I will be interested in seeing a proposed amendment in regard to a longer time limit for prospective airports. The text of it may influence me in regard to my view of it.

Mr. Cafik: Could I with the permission of the Chair just make a couple of comments in respect to that? In terms of a time-frame difference, it might well be that it would be two years after a new airport comes into operation; that would leave the two-year limit intact but equalize, in an equitable way, the options available to those in existing airports and those in prospective airports, and that is something you might consider.

On the other point, I think the Minister did not clearly understand my position. My position is not one of opposition to the rights of the federal government to be involved in zoning. I recognize that need and I do not take exception to it. I drew to the attention of the Minister what I thought some of the implications were and I do not know how to get around those implications. I am not suggesting I do.

What I am saying in relationship to the proposed airport in Pickering in that regard is that we should insert an amendment into the act making it impossible for this act to be used where a provincial agreement had been put in place for that purpose. This would lock out the possibility of the use of this act in the case of Pickering. I think this is important because

[Translation]

Les deux aspects du problème ont déjà été débattus. Par la suite, M. Cafik a exigé les conditions de compensation maximales, disant que nous ne devons pas nous mêler des problèmes de zonage. Or, à mon avis, le gouvernement fédéral serait davantage impliqué si les niveaux de compensation fédérale étaient supérieurs aux compensations offertes par les autorités provinciales ou municipales.

Je ne tiens pas à discuter avec M. Cafik au sujet des avantages relatifs des différentes formes d'évaluation des compensations, car bien que les modalités provinciales soient passées en mérite, j'aurais, pour ma part, tendance à me placer du côté de M. Cafik. Donc, sans vouloir discuter du pour et du contre, j'estime que puisqu'il s'agit d'une affaire essentiellement provinciale, c'est à ce niveau qu'elle doit être réglée, bien entendu par des voies politiques. Il est tout aussi évident, je pense, que nous ne faisons que suivre une tendance qui se manifeste dans l'ensemble des provinces.

Je n'ai rien à redire quant à la nécessité de mettre en place des offices de compensation et d'élaborer de nouvelles techniques d'expropriation. Ceci devrait toutefois être examiné par le ministre de la Justice dans le cadre des procédures d'expropriation et de compensation plutôt qu'à l'occasion du présent bill.

J'attends avec intérêt le projet d'amendement concernant l'extension des délais pour les demandes de dédommagement dans les futurs aéroports, amendement qui pourrait modifier ma position à cet égard.

M. Cafik: Le délai maximum de deux ans pourrait rester inchangé tout en égalisant de façon équitable les options fixées aux habitants et régions avoisinant les aéroports existants ou à venir.

Par ailleurs le ministre ne semble pas avoir bien compris ma position en ce qui concerne le droit des autorités fédérales d'intervenir dans les dispositions de zonage, droits que je ne récuse nullement. J'ai simplement signalé à l'attention du ministre certaines difficultés auxquelles je ne vois pas encore de solution.

Au sujet du projet d'aéroport à Pickering, j'ai proposé de modifier le bill de façon à ce que la loi ne puisse pas être appliquée dans le cas où un accord provincial aurait été conclu antérieurement à cette fin, ce qui exclurait automatiquement l'application de cette loi à l'aéroport de Pickering. C'est important, à mon avis, car un accord avait été conclu par deux

[Texte]

there was an agreement entered into by two governments tabled simultaneously in both Houses, which is as sacrosanct as any agreement could be, so if they back out I do not see any reason why we should walk in.

The Chairman: Thank you, Mr. Cafik. Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: I thought Mr. McKenzie was to go first because he has to get away.

The Chairman: Mr. McKenzie.

Mr. McKenzie: I would just like to ask the Minister: has there been any consultation with the provinces in regard to this act?

Mr. Lang: Yes, we have had discussions with all the provinces.

Mr. McKenzie: Have they been in general agreement or did they present briefs with objections to certain sections of the bill?

Mr. Lang: I do not believe I have had any report from any minister showing concern about it.

Mr. McKenzie: Were they in agreement with the bill, unanimously?

Mr. Lang: Mr. Moffatt.

Mr. Robert Moffatt (Ontario Region, Air Manager Systems Planning): All of the federal-provincial committees on regional transportation were briefed on the proposed amendments to the Aeronautics Act and at that time no substantive comments came out of them. They took away with them a copy of the Alberta legislation, which is the only one in existence at the present time, and they were then to discuss this with their own governments and any details of the information that they needed were to come through the regional administrator, and to my knowledge there have been no problems.

I know that, in Toronto, we have had discussions with the Province of Ontario and there does not seem to be any. They are apparently proceeding with the development of zoning regulations, up-dating what they have.

• 1110

Mr. McKenzie: I see. Thank you. Mr. Lang, you mentioned that you are having some difficulty collecting fees from foreign airlines, and I was wondering why it is necessary to encompass all the flying clubs in Canada in regard to this legislation. Can you not just deal specifically with the foreign airlines from which you are having trouble collecting fees? You said you are not having any trouble with any Canadian organizations.

Mr. Lang: To that extent we are not making what might be called fundamental changes in the law relating to them, or at least they will not have any different impact upon them. There is some tidying up in the procedures and the collection techniques which make it more effective, but it is working fairly well now. Therefore the real need for the additional strengthening is in relation to the other airlines.

[Traduction]

gouvernements et déposé simultanément dans deux Chambres; il s'agit donc bel et bien d'un accord ferme et si maintenant ils se retirent, je ne vois pas pourquoi nous interviendrions.

Le président: Je vous remercie, monsieur Cafik. Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Je croyais que M. McKenzie aurait la parole le premier vu qu'il doit partir.

Le président: Monsieur McKenzie.

M. McKenzie: Le ministre pourrait-il nous dire si des consultations ont eu lieu avec les autorités provinciales relativement à cette loi?

M. Lang: Oui, nous en avons discuté avec toutes les provinces.

M. McKenzie: Est-ce qu'elles étaient généralement d'accord ou bien vous a-t-on soumis des objections à tel ou tel article du projet de loi?

M. Lang: A ma connaissance, il n'y a pas eu d'objections.

M. McKenzie: Elles étaient donc unanimement d'accord sur les dispositions du bill.

M. Lang: Monsieur Moffatt.

M. Robert Moffatt (région de l'Ontario, Direction de la planification des systèmes): Tous les comités fédéral-provinciaux sur le transport régional ont été informés des projets d'amendement à la Loi sur l'aéronautique et aucune objection sur le fond ne nous a été communiquée. Ils ont emporté des exemplaires de la loi de l'Alberta, la seule en vigueur actuellement; ils devaient ensuite en discuter avec leurs propres gouvernements, les renseignements supplémentaires devant leur être fournis par l'administrateur régional. A ma connaissance, il n'y a pas eu de problèmes.

Les discussions ont eu lieu à Toronto avec les autorités provinciales et il n'y a pas eu de difficultés. Ils sont en train de mettre à jour les règlements de zonage.

M. McKenzie: Je vous remercie. Vous avez dit, monsieur Lang, que vous avez parfois du mal à percevoir les redevances de sociétés aériennes étrangères. Je me demande pourquoi tous les clubs aériens canadiens vont désormais tomber sous le coup des dispositions de cette loi. Ne pourriez-vous pas vous en prendre uniquement aux sociétés aériennes étrangères qui refusent de payer leurs redevances? Vous avez bien dit qu'une des associations canadiennes avaient causé des ennuis.

M. Lang: C'est d'ailleurs pourquoi aucune modification de fond n'est prévue dans la loi à leur égard. Les modalités de perception ont été rationalisées de façon à les rendre plus efficaces. C'est dans nos rapports avec les autres sociétés aériennes que nous avons besoin de dispositions renforcées.

[Text]

There are some delays and some difficulties at that source in the domestic scene, and these procedures may help somewhat in that regard.

Mr. McKenzie: I see. The main concern of these different organizations such as the Royal Canadian Flying Clubs Association and COPA seems to be that they want to see consultations on breakdowns with your department. The RCFCA presentation pointed out:

In January 1976, the RCFCA joined forces with other interested aviation entities to defeat the imposition of a new scale of landing fees at Government-operated airports. Proposed as they were under the Government's cost allocation and recovery program, they constituted a 533 per cent increase over charges then levied. At the time a further meeting on the subject between Government and private and commercial aviation was promised but never did take place.

Why did this meeting not take place? It seems this is why they are so concerned and are appearing here.

Mr. Lang: We have had further analysis and discussion. What happened at that point of course was that we had taken into consideration the concern of the small aircraft owners and operators about the administrative problems and the like related to a landing fee. We have been therefore looking, and I think with them, at the question of alternatives. So while we have not been exploring the landing fee further as such, we really have been looking at alternatives where the administrative costs are not involved. So they should be glad rather than disappointed that we have not been discussing landing fees further.

Mr. McKenzie: So the landing fee problem is in abeyance.

Mr. Lang: We are looking at other techniques which do not have the administrative problems, that is right.

Mr. McKenzie: I see. Now one of the concerns of the group that appeared here this morning, the Air Transport Association of Canada, in regards to Clause 4, is:

The industry is not aware of any serious deficiency in control. Manufacturing and maintenance establishments are at present accessible for inspection by Transport Canada.

Why is this particular measure being taken when there are apparently no problems?

Mr. Lang: Actually, as I understand it, we have a procedure, where there are times when we authorize people engaged in the actual design manufacture and so on, for performing certain functions in connection with that activity. This really allows that to be formalized so that we are really making sure that it is easier for those who have the capability and who can do part of the job themselves can be licensed to do it.

Mr. McKenzie: So you feel that this particular clause is not going to harass them in any way at all.

Mr. Lang: That is right. It really is I think a full confirmation of what is now going on and which I think generally meets

[Translation]

Nous avons cependant enregistré certains retards au Canada également, ce qui pourra peut-être être résolu grâce à ces nouvelles dispositions.

M. McKenzie: Les différentes associations telles la Royal Canadian Flying Clubs Association et COPA tiennent essentiellement à maintenir les contacts avec votre ministère. Le mémoire de RCFCA dit entre autres:

En janvier 1976, la RCFCA s'est jointe à d'autres associations s'intéressant à l'aviation pour rejeter un nouveau barème de taxes d'atterrissage aux aéroports exploités par le gouvernement. Ces barèmes étant assujettis au programme de recouvrement des frais du gouvernement, ceci représenterait une hausse de 533 pour cent par rapport aux taxes existantes. A l'époque, une nouvelle réunion à ce sujet entre le gouvernement et les sociétés d'aviation privées et commerciales avait été promise, mais elle n'a jamais eu lieu.

Comment se fait-il que cette réunion n'ait jamais eu lieu? Pourtant, c'est la raison pour laquelle ils comparaissent ici.

M. Lang: Les discussions se sont poursuivies. Nous avons tenu compte des préoccupations exprimées par les propriétaires de petits avions au sujet des problèmes administratifs soulevés par la taxe d'atterrissage. Nous avons donc discuté avec eux de solutions de rechange possibles. Donc, même s'il n'a plus été question de la taxe d'atterrissage, à proprement parler, des solutions de rechange ont néanmoins été envisagées. C'est pourquoi ces messieurs devraient être contents et non pas déçus.

M. McKenzie: Donc, la question des droits d'atterrissage est en suspens.

M. Lang: Oui, nous sommes en train d'envisager d'autres méthodes qui ne poseraient pas de difficultés administratives.

M. McKenzie: Je vois. L'Air Transport Association of Canada, qui a comparu ce matin, a exprimé la préoccupation suivante concernant l'article 4:

A notre connaissance, les modalités de contrôle ne présentent pas de difficulté majeure. Les firmes de construction et d'entretien peuvent faire, à tout moment, l'objet d'inspection de la part du ministère des Transports.

Quelle est la raison de cette mesure alors qu'il ne semblerait pas y avoir de difficultés?

M. Lang: Les spécialistes de la mise au point et de la fabrication peuvent, de temps à autres, être autorisés à exercer certaines fonctions à cet égard. Cette disposition ne fait que rendre officiel cet état de fait, si bien que ceux qui sont à même d'assurer ce travail, pourront obtenir l'autorisation de le faire.

M. McKenzie: A votre avis, cet article ne devrait donc pas poser de difficultés.

M. Lang: Certainement. Cela ne fait, je le répète, que confirmer l'état de fait existant qui, je crois, donne satisfaction

[Texte]

their highest satisfaction because it involves the use of people actually involved in the industry rather than the departmental officials themselves.

Mr. McKenzie: And just to touch briefly on COPA's brief, their main concern is the bond security and liens. They are very concerned about these clauses in the bill. Have you had any difficulties with the 14,000 private aircraft operators in Canada so that you would have to bring in legislation to deal with bond security and liens?

The Chairman: Mr. McLeish.

Mr. W. M. McLeish (Administrator, Canadian Air Transportation Administration, Ministry of Transport): It is not possible for me to isolate the private operators as presenting a difficulty with respect to collections. I could say that currently with respect to domestic aircraft operators, and that embraces all commercial operators and private operators, we have outstanding bills in excess of \$2 million at this time. These accounts range in excess of \$3,000 per individual and average some \$27,000. These are accounts that are over 60 days in arrears. But I cannot answer your question specifically about the number of private operators relative to commercial operators.

• 1115

Mr. McKenzie: I would like to get that information. I think it is important to the Committee to find out how many private aircraft operators are involved in owing to the government this \$2 million. Could you prepare a breakdown for me, Mr. McLeish?

Mr. McLeish: Yes, we are prepared to do that.

Mr. McKenzie: Right. Thank you.

That is all I have, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. McKenzie.

Mr. Collette.

Mr. Collette: Thank you very much, Mr. Chairman.

I would like to return to the subject matter introduced by Mr. Cafik. I cannot be as nearly as eloquent or as confident in marshalling my arguments. We recognize Mr. Cafik's particular expertise and experience resulting from years of involvement in the Pickering Airport question.

I agree with the Minister when he says that we should take the broad view. Indeed, that is one of our rationales for being Members of Parliament; that we look at the national problem in this way. I think the Minister is sincere in trying through this bill to avert any repetition of the situation that occurred at Malton Airport where there may have been agreements in terms of zoning, but, notwithstanding that, over a period of 10 or 15 years, the municipalities were allowed to build housing units very close to the airport terminals. As a result, when traffic increased at Malton Airport, it became very difficult to expand Malton any further without causing undue stress on the people who live in the area. So I respect his sincerity in trying to avert that kind of situation.

[Traduction]

à tous, laissant le champ libre aux spécialistes de l'industrie plutôt qu'aux fonctionnaires du Ministère.

M. McKenzie: La principale préoccupation de la COPA est le problème du cautionnement, de la garantie et du privilège. Ce sont ces articles du bill qui les préoccupent. Auriez-vous eu des difficultés avec les 14,000 propriétaires d'avions privés, au Canada, qui justifieraient l'introduction de ces mesures concernant le cautionnement et le privilège?

Le président: Monsieur McLeish.

M. W. M. McLeish (administrateur, Administration canadienne des transports aériens, ministère des Transports): Les propriétaires d'avions privés ne présentent pas de difficultés particulières en matière de perception. Pour l'ensemble des aviateurs nationaux, tant commerciaux que privés, nos factures exigibles s'élèvent actuellement à plus de 2 millions de dollars. Ce qui revient à plus de \$3,000 par personne, certains atteignant \$27,000. Il s'agit de retards de paiements ayant dépassé les 60 jours. Mais je ne peux vous donner avec précision le nombre d'exploitants privés proportionnellement au nombre d'exploitants commerciaux.

M. McKenzie: J'aimerais avoir ce renseignement. Il importe pour le Comité de savoir combien d'exploitants d'aéronefs privés entrent dans le groupe de ceux qui doivent au gouvernement ces 2 millions de dollars. Pourriez-vous me fournir ces détails, monsieur McLeish?

M. McLeish: Oui, nous le ferons.

M. McKenzie: Très bien. Je vous remercie.

C'est tout pour le moment, monsieur le président.

Le président: Je vous remercie, monsieur McKenzie.

Monsieur Collette.

M. Collette: Je vous remercie infiniment, monsieur le président.

J'aimerais revenir au problème soulevé par M. Cafik. Je n'arriverai pas à être aussi éloquent ou aussi impérial dans mes arguments que lui. Nous reconnaissons l'expertise et la connaissance de M. Cafik, résultat d'années d'intérêt porté à la question de l'aéroport de Pickering.

J'approuve le ministre lorsqu'il dit que nous devrions aborder la question d'une manière plus générale. C'est une de nos missions, en tant que parlementaires, nous devons étudier les problèmes du point de vue national. Je crois que le ministre est sincère lorsque, par le biais de ce projet de loi, il essaie d'éviter toute répétition de ce qui s'est passé à l'aéroport de Malton où, malgré la conclusion d'ententes en matière de zonage, on a quand même permis aux municipalités au cours des 10 ou 15 années suivantes de construire des logements familiaux très près des aérogares. Lorsque le trafic s'est accru à l'aéroport de Malton, il s'est avéré alors très difficile de l'agrandir sans créer des problèmes insupportables pour les résidents de cette zone. Je le crois donc sincère lorsqu'il dit vouloir éviter ce genre de répétition.

[Text]

But I will be quite candid here. Some of us on our side of the House—and I have been quite vocal on this—are absolutely and irrevocably opposed to the construction of a second airport in the Toronto region. We believe there are other answers to the problems of overcrowding at the Toronto International Airport. Perhaps we are naive in this kind of attitude but I have yet to be given arguments, yet to be shown proof, that my position against the second airport in the Toronto area is unrealistic. Therefore, I am quite concerned when Mr. Cafik makes the kind of presentation he did and intimates that if we allow this bill to pass, then, as the federal authority, we could assume the zoning regulations for the Pickering Airport. This, in other words, would take the province off the hook, as he described, and eliminate a further impediment to the building of this airport.

As far as I am concerned—I know the Minister knows this—I will use any parliamentary means possible to prevent the building of this second airport until we have a full evaluation of transportation needs in the Toronto area. Through it may not be the Minister's intent to let Pickering slip in through the back door as it were by the passage of this bill, this could be the case.

I personally am not inclined to allow this bill to go back to the House until we have had further discussions with the Minister along the lines of the thinking of Mr. Cafik; so that where an agreement has already been made to the province in good faith, that this act would not interfere with it. And this would clear up the Pickering question. I believe he took a much broader and a much more objective approach than I do but I am not going to disguise my biases on the construction of the Pickering Airport.

Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Minister.

Mr. Lang: Mr. Chairman, I would just like to say that the very breadth of the amendment as worded certainly concerns me because it could apply to all kinds of situations where, at some time in the future, a zoning is being altered and an agreement fails to be achieved, and where, to protect a very huge investment we have, we really need this very power. It would almost be better to have a so-called Pickering amendment that isolated that very . . .

• 1120

An hon. Member: Hear, hear!

Mr. Lang: . . . situation.

However, in that situation I do not even know whether I would like to see that because while the province is holding the zoning we do now have a fairly extensive interest in land and if the day were to come when even Mr. Collenette were convinced that we needed a second airport, he might not want us to buy another similar size piece of land before we proceed. While I would like to say to him, Mr. Chairman, and to other members that I do not certainly see any move in relation to Pickering until there is that full evaluation of that region

[Translation]

Mais je vais être assez franc. Certains d'entre nous de ce côté-ci de la Chambre—et je ne cesse de le dire—s'opposent résolument et irrévocablement à la construction d'un deuxième aéroport dans la région de Toronto. Nous pensons qu'il y a d'autres solutions au problème de saturation à l'aéroport international de Toronto. Notre attitude est peut-être naïve, mais j'attends toujours qu'on me prouve que mon opposition à la construction d'un deuxième aéroport à Toronto fait peu de cas de la réalité. Par conséquent, lorsque M. Cafik affirme que si nous permettons l'adoption de ce projet de loi nous serons alors, le fédéral sera alors, responsable des règlements de zonage de l'aéroport de Pickering, cela m'inquiète. En d'autres termes, ça libérerait la province de toute obligation, comme il l'a dit, et éliminerait certains obstacles à la construction de cet aéroport.

En ce qui me concerne, et le ministre le sait, j'utiliserai tous les moyens parlementaires possibles pour empêcher la construction de ce deuxième aéroport tant que nous n'aurons pas une véritable évaluation des besoins de moyens de transport dans la région de Toronto. Bien que le ministre n'a peut-être pas l'intention d'ouvrir le passage à l'aéroport de Pickering, grâce à l'adoption de ce projet de loi, c'est tout de même un danger.

Personnellement, je n'ai pas l'intention de permettre le renvoi de ce projet de loi à la Chambre tant que nous n'aurons pas eu de discussions supplémentaires avec le ministre des problèmes évoqués par M. Cafik, afin qu'au cas où une entente aurait déjà été signée de bonne foi avec la province, cette loi ne soit pas susceptible de l'annuler. Et cela réglerait le problème de Pickering. Sa démarche a été beaucoup plus objective et posée, en termes beaucoup plus généraux que la mienne, mais je n'ai pas l'intention de déguiser mes préjugés à l'encontre de la construction de l'aéroport de Pickering.

Je vous remercie, monsieur le président.

Le président: Monsieur le ministre.

M. Lang: Monsieur le président, j'aimerais simplement dire que la portée même du contenu de l'amendement me préoccupe car il pourrait s'appliquer à toute sorte de situations, à l'avenir, où nous aurons véritablement besoin de ce pouvoir pour protéger d'importants investissements contre toute modification de zonage et d'échec d'ententes. Il serait presque préférable d'avoir un amendement pour Pickering qui tiendrait compte de cette . . .

Une voix: Bravo!

M. Lang: . . . situation particulière.

Néanmoins, je ne sais même pas si cela serait souhaitable car, bien que la province soit toujours responsable du zonage, nous avons maintenant des intérêts fonciers assez importants et si le jour devait arriver où même M. Collenette était convaincu que nous avons besoin d'un deuxième aéroport, il pourrait ne pas vouloir que nous achetions un autre terrain de taille analogue avant de commencer. Je peux l'assurer que rien ne sera fait, selon moi, à Pickering, tant que l'étude sur les moyens de transport dans le sud-ouest de l'Ontario, menée de

[Texte]

which is going on again in the southwestern Ontario transportation studies between ourselves and the Province of Ontario, I can assure him that we will not invest any funds in airports unless it is absolutely essential to the convenience of the Toronto area people themselves.

Mr. Collenette: Mr. Chairman, I accept the assurances of the Minister and he has convinced me in discussions we have had that he will consult with the members and will take into account the feelings of the general public in the Metropolitan Toronto area, which I believe are more than evenly split on this question. I believe there is an overwhelming public opinion against the building of Pickering.

I hate to say this, but it is, after all, an ongoing policy of the government to build a second airport in the Toronto region and given that mandate the officials in his Department, quite rightly so, I suppose, are trying to proceed to that end. I would feel much safer if there were, as you described it, some kind of Pickering amendment, and then somewhere down the line when the studies of transportation needs are completed, it would not be difficult then to amend the act to take out the impediment which affects the Pickering question. We may be talking about five years down the line, but it is not a case of our not trusting the Minister. I think he is acting in good faith, but I suppose what I am saying is that I do not trust the process. I feel that members of Parliament are carried along in the great tide of long-range planning, of intricate decision-making and it is difficult for us to come to grips with issues. I cannot see anything wrong with having some kind of holding amendment or something that would affect the situation at Pickering until such time as there is more of a consensus that a second airport facility in the Toronto region should go ahead.

The Chairman: Thank you, Mr. Collenette. Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Chairman, when I listened to the member's presentation it was quite obvious that, not only was there no consultation with the air industry in the drafting of this bill, but there appears to have been very little consultation with the membership of the Liberal caucus as well because there are obvious differences of opinion in terms of the content of this particular piece of legislation.

I would like to ask the Minister if he could tell me why there has been a change in wording under Clause 2. It has been drawn to our attention by one or two of the briefs that were presented to us. I am not a lawyer and I do not have the ability to interpret legalistic jargon, but why was it necessary to change the wording from "impose" to "prescribe"? Is the word "impose" stronger? Do you need that change in terms of the prescription of the charges?

I notice that The Royal Canadian Flying Club Association has recommended to us, Mr. Lang, that it should be replaced by the word "incur" rather than "impose". I am wondering whether you might give the Committee some idea as to why that ...

[Traduction]

concert par nous-mêmes et la province n'aura pas abouti, et je peux également l'assurer que nous n'investirons pas de capitaux dans des aéroports tant qu'il n'aura pas été prouvé que c'est absolument essentiel à la population de la région de Toronto.

M. Collenette: Monsieur le président, j'accepte les assurances du ministre et il m'a confirmé, lors de discussions, qu'il consulterait les députés et qu'il tiendrait compte des sentiments de la population de la région du Toronto métropolitain qui a déjà exprimé sans équivoque son opinion à ce sujet. La majorité s'oppose à la construction.

Il me déplaît de le dire, mais après tout, cette construction d'un deuxième aéroport dans la région de Toronto entre dans le cadre de la politique du gouvernement et, bien entendu, de par leur mandat, les fonctionnaires de son ministère, avec raison, s'efforcent de parvenir à cette fin. Je me sentirais beaucoup plus rassuré s'il y avait, comme vous l'avez dit, une sorte d'amendement relatif à Pickering, et par la suite, une fois les études sur les besoins de moyens de transport terminées, il ne serait pas difficile de modifier la loi pour supprimer tout obstacle à la construction. Cela peut-être nous reporter à cinq ans, mais cela ne veut pas dire que le ministre n'a pas notre confiance. Je crois qu'il a agi de bonne foi, mais c'est le processus qui n'a pas ma confiance. Les parlementaires sont portés par une grande vague de planification à long terme, perdus dans les décisions et il leur est difficile de bien comprendre les problèmes. Je ne vois pas pourquoi nous ne pourrions pas avoir une sorte d'amendement mettant l'embargo sur Pickering jusqu'à ce qu'il y ait un plus grand consensus quant à la nécessité de construire un deuxième aéroport dans la région de Toronto.

Le président: Je vous remercie, monsieur Collenette. Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Je vous remercie, monsieur le président.

A entendre mes deux collègues, il est évident que non seulement il n'y a pas eu consultation avec l'industrie aéronautique quant à la rédaction de ce projet de loi, mais qu'il semble également y avoir eu très peu de consultation avec les membres du caucus libéral car il y a d'évidentes divergences d'opinion quant au contenu de cette mesure législative particulière.

J'aimerais demander au ministre pourquoi il y a eu modification des termes utilisés à l'article 2. Un ou deux mémoires qui nous ont été présentés ont attiré notre attention sur ce fait. Je ne suis pas juriste et je suis incapable d'interpréter le jargon juridique, mais pourquoi a-t-on jugé nécessaire de remplacer «prescrire» par «imposer»? Le verbe «imposer» est-il plus fort. Ce changement est-il nécessaire pour la prescription des taxes?

La Royal Canadian Flying Clubs Association nous a recommandé, monsieur Lang, d'utiliser plutôt «encourir» que «imposer». Pourriez-vous nous dire pourquoi ...

[Text]

Mr. Lang: I must say, Mr. Chairman, that I agree to that as a drafting technicality and I believe . . .

Mr. Mazankowski: I take it then that there was no feeling that the wording had to be strengthened. Is that correct?

Mr. Lang: No, I would have to check back to the actual draftsman process to determine the origin.

• 1125

Mr. Mazankowski: Yes, well, perhaps Mr. McLeish or one of the officials might be able to give us that information later.

In connection with, still continuing with that clause, the inclusion of charges in respect of any aircraft during flight, could you, Mr. Minister, or your officials, elaborate on that particular provision? What is meant? What is envisioned? How would it affect the general aviation sector?

Mr. Lang: It is really for the en route charges, that is to say for the services provided in air traffic control in relation to traffic passing over Canadian-controlled air space which can properly be charged for as a service to the airlines.

Mr. Mazankowski: Well, are you looking here at essentially the international carriers? Will it affect the general aviation sector in the same manner, particularly Canadian general aviation?

The Chairman: Mr. McLeish.

Mr. McLeish: Thank you, Mr. Chairman.

Only to the extent that they were delinquent in the same area as some of the foreign carriers who are, for instance, flying through the Gander oceanic air space where we relay telecommunications messages for the carriers back to their despatch offices and then charge them for that. That is an in-flight occurrence where they are incurring the charge.

Mr. Mazankowski: In a general way, around, say, the Toronto region in terms of the utilization of a private aircraft, do you see any additional charges being incurred as a result of that?

Mr. McLeish: No.

Mr. Mazankowski: In connection with the request of the bond and the imposition of liens, et cetera—I perhaps want to carry on from the question of Mr. McKenzie—Mr. McLeish, you said there was something in the order of \$2 million outstanding that is, so far as you are concerned, overdue. I am not sure whether you advised him how many individuals or carriers were involved in this particular area. Do you have that information?

Mr. McLeish: I am not sure whether I have the number of carriers or not.

Mr. Lang: I have the note that indicates that there were 95 customers, 95 individuals or companies where the total amounts as of March 31, last, which were over \$3,000 and over 60 days in arrears, totalled \$2.6 million.

Mr. Mazankowski: How many carriers are involved?

Mr. Lang: We would have to check.

[Translation]

M. Lang: Je dois avouer, monsieur le président, que j'ai approuvé ce changement car il s'agissait d'un détail technique de rédaction et je crois . . .

M. Mazankowski: Je suppose donc qu'on n'a pas voulu un renforcement du terme utilisé, n'est-ce pas?

M. Lang: Non, il faudrait que je vérifie auprès des rédacteurs pour déterminer l'origine.

M. Mazankowski: Bien. M. McLeish ou un des fonctionnaires pourra peut-être nous donner ce renseignement plus tard.

Toujours au sujet de cet article, pourriez-vous, monsieur le ministre, ou vos fonctionnaires, nous donner des explications quant à l'inclusion de taxes durant le vol? Qu'entend-t-on par là? Quelle sera la conséquence?

M. Lang: Il s'agit en réalité des services de contrôle aérien offerts aux compagnies aériennes survolant l'espace canadien dont nous avons tout à fait le droit de réclamer le paiement.

M. Mazankowski: Cela vise donc essentiellement les transporteurs internationaux. Est-ce que cela touchera le secteur général de l'aviation de la même manière, surtout l'aviation canadienne?

Le président: Monsieur McLeish.

M. McLeish: Je vous remercie, monsieur le président.

Seulement lorsque, par exemple, tout comme les transporteurs étrangers, ils survolent l'espace aérien de Gander où nous assurons le relais des télécommunications entre les avions et leurs bureaux centraux et que nous leur faisons payer ce service. C'est une taxe encourue pendant le vol.

M. Mazankowski: D'une manière générale, disons aux environs de la région de Toronto, envisagez-vous des taxes supplémentaires pour les appareils privés à cet égard?

M. McLeish: Non.

M. Mazankowski : Pour ce qui est de l'obligation de garantie et des privilèges, etc., je poursuis la question de M. McKenzie, monsieur McLeish. Vous avez dit qu'il y avait un arriéré d'environ 2 millions de dollars. Je ne sais plus si vous lui avez dit combien de particuliers ou de transporteurs cela concernait. Avez-vous ce renseignement?

M. McLeish: Je ne suis pas certain d'avoir ce chiffre.

M. Lang: J'ai la note qui indique qu'au 31 mars, il y avait 95 clients, 95 particuliers ou compagnies dont le compte dépassait \$3,000 et avait 60 jours de retard, totalisant 2.6 millions de dollars.

M. Mazankowski: Cela concerne combien de transporteurs?

M. Lang: Il faudrait que nous vérifiions.

[Texte]

Mr. Mazankowski: The Minister stated in his speech in Second Reading that there were four carriers involved.

Mr. Lang: Three. This was discussing the particular en route charges. The 95 we were just talking about is in relation to the more regular charges for a variety of things. In the en route situation, there are three carriers particularly who have not paid for the charges of services for two years.

Mr. Mazankowski: Who are they?

Mr. Lang: Pan Am, Seaboard World Airlines Incorporated, Trans World Airlines.

Mr. Mazankowski: None of them are Canadian carriers?

Mr. Lang: No, these are three U.S. carriers.

Mr. Mazankowski: Well, what you are trying to do, Mr. Minister, in the legislation is attempt to strengthen your ability to collect in terms of foreign carriers. Is that the general thrust here?

Mr. Lang: Yes, it is.

• 1130

Mr. Mazankowski: Well, it seems to me that it is going to place a rather heavy and undue imposition on the private aircraft operator, general aviation. Are you going to handle this by way of regulation? What do you envision as constituting a satisfactory bond or letter of credit? It seems to me that if we are dealing here with essentially the commercial sector, we should say so. I do not know why we are trying to cover the whole gamut when it is really not necessary. And what role does IATA play in terms of the relationship of Canada's ability to collect fees and charges as it applies to foreign carriers? Is there not some agreement or some understanding through the provisions of IATA to cover this sort of thing?

Mr. Lang: The question is really the potential at the moment for a legal argument about whether we are charging under a law which properly authorizes. There can be legal arguments about whether the wording was effective. We may have an opinion that it is and they may have a different view, and we are clarifying that to make sure. In the regulations, we certainly would make it perfectly clear that there would be no undue impositions upon the smaller operators.

Mr. Mazankowski: Are you prepared to write that into the bill, or is it going to be proceeded with by way of regulation?

Mr. Lang: I think the format we have here with the regulatory form is the best one because of the flexibility that is desirable.

Mr. Mazankowski: The four carriers that are involved in overdue accounts: are these accounts disputed in any way?

Mr. Lang: Yes, I think it is fair to say that they are.

Mr. Mazankowski: For what reason?

[Traduction]

M. Mazankowski: Le ministre a dit dans son discours de deuxième lecture que cela concernait quatre transporteurs.

M. Lang: Trois. Il s'agissait des taxes en vol. Pour les 95, il s'agit de taxes plus régulières pour une variété de services. Pour ce qui est des taxes en vol, il y a, en particulier, trois transporteurs qui n'ont pas payé de taxes pour ces services depuis deux ans.

M. Mazankowski: De qui s'agit-il?

M. Lang: De Pan Am, Seaboard World Airlines Incorporated et de Trans World.

M. Mazankowski: Il ne s'agit donc pas de transporteurs canadiens?

M. Lang: Non, ce sont trois transporteurs américains.

M. Mazankowski: Ce que vous essayez de faire grâce à cette mesure législative, monsieur le ministre, c'est de consolider vos possibilités de recouvrement pour ce qui est des transporteurs étrangers. C'est bien cela?

M. Lang: Oui.

M. Mazankowski: Il me semble que cela va imposer des obligations inopportunes pour les exploitants d'aéronefs privés. Agirez-vous par réglementation? Que constituera, à vos yeux, une garantie ou une lettre de crédit satisfaisante? Il me semble que si nous traitions ici essentiellement avec le secteur commercial, nous devrions l'indiquer. Je ne vois pas pourquoi nous voulons nous occuper, si ce n'est pas absolument nécessaire, de toute la gamme. Quel est le rôle que joue l'Association des transports aériens internationale en ce qui a trait à la perception de ces taxes auprès des transporteurs étrangers? N'y a-t-il pas des accords qui sont prévus par cette association à ce sujet?

M. Lang: La question est réellement de savoir s'il y a réellement une loi qui nous autorise à agir ainsi. On peut discuter, au point de vue juridique, quant à savoir si le libellé le permet. Nous pouvons prétendre que nous avons ce pouvoir et ces compagnies étrangères peuvent avoir une opinion différente; c'est pourquoi nous voulons éclaircir la question. Nous indiquerons très certainement, dans les règlements, que nous ne percevrons pas de taxes indues auprès des exploitants moins importants.

M. Mazankowski: Est-ce que vous êtes prêt à insérer cette disposition dans le bill ou est-ce que cela sera dans les règlements?

M. Lang: Je crois que ce que nous avons ici, au point de vue de réglementation, constitue ce qu'il y a de mieux car c'est une réglementation souple.

M. Mazankowski: Dans le cas de ces quatre transporteurs qui ont des comptes d'arriérés, est-ce que l'on diffère d'opinion à leur sujet?

M. Lang: Oui, c'est juste de le dire.

M. Mazankowski: Pourquoi?

[Text]

Mr. Lang: Whether the wording of the current law allowed for the particular charge.

Mr. Mazankowski: I see. So what you would envision in this bill is that these people would have to provide a satisfactory security bond, and failing that, I suppose you would slap a lien on the aircraft. Is that correct?

Mr. Lang: Those would be potential remedies, but there is also the very good possibility that with the clarification of the law, which really puts any argument out of court, we will not have any further difficulty.

Mr. Mazankowski: What will you be prescribing then in terms of a satisfactory bond or a letter of credit as it applies to the private aircraft operator?

Mr. Lang: We have no plans at this point.

Mr. Mazankowski: Will they be exempt then?

The Chairman: Mr. McLeish.

Mr. McLeish: It is our intent, through the regulations, that we would in fact differentiate between the area of need at this time. With regard to the actual mechanism or the nature of the bond, that detail has not been worked out, and it may not be necessary to work out such details. As the Minister has stated, the mere fact of the clarification of the enabling legislation may well resolve the problem with the carriers that are delinquent at this time. It may have this type of salutary effect with domestic aircraft operators as well.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I certainly take Mr. McLeish's word and, indeed, the Minister's word. However, we are dealing with proposed legislation that is going to become law, and it seems to me that as a minimum we in the Committee should see the kind of regulations being suggested or advocated in this particular area. With the widespread discretionary powers that would be granted to the Governor in Council here, I think the fears expressed by the witnesses who have appeared before us certainly have some foundation. If you are saying that you are not going to apply the bond or the letter of credit satisfactory to the Minister to the general aviation sector, particularly the private aircraft sector, then I think we should say so in the bill. I do not know why we need all that extra power. Just because four major airline carriers have run their accounts over 60 days or 90 days, accounts that are disputed, why should we take it out on the small aircraft operator? I think that is ridiculous, and I am surprised, Mr. McLeish, that you, being responsible in this particular segment of the Ministry of Transport, would not have a better explanation for the kind of bond and credit satisfaction that you want in this particular piece of legislation.

• 1135

Mr. Lang: If the regulations are not necessary obviously it is difficult to show what they look like. The thought is that the very power may be effective without the actual regulations.

The Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski. Mr. Daudlin.

[Translation]

M. Lang: Il s'agit de savoir si le libellé de la loi actuelle permet qu'on leur impose de telles taxes.

M. Mazankowski: Bon. Donc, vous prévoyez que par ce bill on obligera ces compagnies à fournir des garanties suffisantes et, à défaut, vous feriez jouer la motion de privilège sur leurs avions, n'est-ce pas?

M. Lang: Ce serait des remèdes à envisager mais il est aussi fort possible qu'une fois que la loi aura été éclaircie, ceux qui retirent des mains des tribunaux le différend, nous n'aurions pas d'autres difficultés.

M. Mazankowski: Qu'envisagez-vous d'exiger à titre de garanties ou de lettres de crédit dans le cas des exploitants d'aéronefs privés?

M. Lang: Nous n'avons rien prévu jusqu'ici.

M. Mazankowski: Est-ce qu'ils seront exemptés?

Le président: Monsieur McLeish.

M. McLeish: Nous voulons par les règlements, établir pour l'instant une différence entre les exigences. Quant au mécanisme effectif ou à la nature des garanties, cela n'a pas encore été établi; il se peut qu'on n'ait jamais besoin de le faire. Comme le ministre l'a déclaré, le seul fait d'avoir éclairci cette loi d'autorisation peut fort bien résoudre le problème des transporteurs actuellement délinquants. Cela peut aussi avoir cet effet solitaire dans le cas des exploitants domestiques d'aéronefs.

M. Mazankowski: Monsieur le président, je me fie très certainement à la parole de M. McLeish et, bien sûr, à celle du ministre. Toutefois, il est question ici d'une loi proposée qui deviendra loi et il me semble que, comme minimum, nous, au Comité, nous devrions nous assurer de savoir quels seront les règlements qui seront proposés ou préconisés dans ce domaine. Compte tenu des vastes pouvoirs discrétionnaires qui pourraient être accordés au gouverneur en conseil, dans ce cas, les craintes exprimées par les témoins qui ont comparu ici, je le crois, sont fondées. Si vous dites que vous n'allez pas exiger cette garantie ou cette lettre de crédit pour satisfaire le ministre dans le secteur général de l'aviation et, tout particulièrement, dans le secteur des aéronefs privés, alors je crois qu'il faudrait l'indiquer dans le bill et je ne vois pas pourquoi nous avons besoin de ces pouvoirs supplémentaires. Je ne vois pas pourquoi nous devrions nous en prendre aux exploitants de petits aéronefs simplement parce que quatre transporteurs aériens importants ont dépassé les 60 jours de 90 jours les dates de paiement de leurs comptes, comptes qui font l'objet d'une contestation. Je crois que c'est ridicule et je suis étonné que vous, monsieur McLeish, étant responsable de ce domaine particulier du ministère des Transports, ne puissiez mieux expliquer les dispositions relatives aux garanties et au crédit que vous comptez faire inclure dans la loi.

M. Lang: Il n'est pas nécessaire d'adopter des règlements; il serait difficile de dire quelle forme ils prendraient. J'avais l'impression que la loi elle-même suffirait.

Le président: Merci, monsieur Mazankowski. Monsieur Daudlin.

[Texte]

Mr. Daudlin: Mr. Chairman, thank you. I would like to take up a bit of the direction that Mr. Mazankowski was taking and return to proposed Section 5 of the bill and the phrase "during flight" and to inquire of Mr. McLeish and the Minister whether one could not contemplate the possibility, although I accept what you are saying now, that in effect you are trying to cover those charges that have up to this date been disputed, or indeed not paid for, of the type that you described over the Gander air space—but I ask you whether or not this would not also give you sufficient jurisdiction or power at some time in the future in the Toronto area or any other area in Canada to suggest, perhaps, by regulation that any aircraft under IFR, or perhaps under DFR but using navigational equipment provided by Transport Canada or MOT for area navigation or what have you, could be charged a user charge for that particular use of that facility, and whether or not this would not authorize the Minister, by regulations supposed to be coming back before this Committee, to impose a charge for that particular use?

Mr. Lang: Yes, I think that is technically correct.

Mr. Daudlin: What you are saying, then, is that it certainly might give you that power now but you do not intend to use it; it is only to cover the charges that are currently outstanding again.

Mr. Lang: Yes, and I think our record in this area is one of the fullest of consultation with the users in the industry. Where we have an objective of obtaining a certain amount of funds, then we discuss with them the techniques. That has happened. There are some objections about consultation because we have not been back talking about landing fees, but the very reason is that the earlier consultation we had led us to conclude we would not move with those landing fees, which seem to me to be pretty effective results of consultation.

Mr. Daudlin: I appreciate the argument you are making, Mr. Minister. I got the impression that the concern was not so much that there had not been discussion of landing fees but rather that there had not been discussion. I am happy to hear you say that there has been continuing discussion but the subject of landing fees was not raised. I trust that was the case and that we were misinformed by these witnesses when they told us there had not been further discussion.

With respect to liens, Mr. Minister, do I understand it would be the position of the government that any aircraft flying under the name of Trans World Airlines or PanAm or the other carrier would be subject to the lien as a result of any charge outstanding against the company as opposed to a specific aircraft, that any equipment owned by PanAm would be subject to the lien?

Mr. Lang: Yes, that is right.

Mr. Daudlin: Do you have any indication, Mr. Minister, as to what the priorities would be in terms of liens? Would that be before or after mechanic's-lien holders, before or after chattel mortgages, before or after floating charges and that sort of thing?

Mr. Lang: I must say I have not attempted to have a legal opinion analysing the ranking of all these various possibilities.

[Traduction]

M. Daudlin: Merci, monsieur le président. Je voudrais poursuivre le débat ouvert par M. Mazankowski sur l'article 5 du bill et l'expression «durant l'envolée». Je voudrais demander à M. McLeish ou au ministre, quoi que j'accepte leur déclaration, si le Ministère n'essaie pas en fait de recouvrer les frais encourus ou non payés jusqu'ici, comme dans le cas de Gander. Je voudrais demander si la loi vous accorderait assez de pouvoir sur la région de Toronto ou d'autres régions pour exiger, au moyen d'un règlement, peut-être, que tout avion qui utilise les installations de navigation des Transports Canada ou du ministère des Transports soit frappé d'une taxe d'utilisation et, si la loi autoriserait le ministre, au moyen des règlements qui doivent être renvoyés devant le Comité, à imposer une telle taxe aux usagers.

M. Lang: Sur le plan technique, oui.

M. Daudlin: Vous dites, en fait, que vous auriez le pouvoir mais que vous n'avez pas l'intention de l'utiliser; il s'agit de recouvrer les frais non payés.

M. Lang: Oui. Je crois que nous avons consulté les utilisateurs dans la plus grande mesure du possible. Lorsque nous avons besoin d'un certain montant de fonds, nous les consultons sur les modalités. C'est ce que nous avons fait dans le passé. Certains se sont plaints des consultations parce que nous ne sommes pas retrouvés pour parler des frais d'atterrissage, mais nous avions décidé, d'après les consultations antérieures, qu'il serait impossible de mettre en vigueur les frais d'atterrissage en question.

M. Daudlin: Monsieur le ministre, votre argument est très convainquant. J'avais l'impression qu'il ne s'agissait pas d'un manque de consultation sur les frais d'atterrissage, mais plutôt d'un manque de consultation en général. Je suis content de vous entendre dire qu'il y a eu consultation mais que la question des frais d'atterrissage n'a pas été soulevée. J'imagine que les témoins se sont trompés en nous disant qu'il n'y avait plus de consultation.

En ce qui concerne le privilège, monsieur le ministre, ai-je bien compris que tout aéronef appartenant à Trans World Airlines ou Pan-Am ou une autre ligne aérienne ferait l'objet d'un privilège en raison de la taxe imposée à la société et non à l'appareil en question; autrement dit, y aurait-il un privilège sur les appareils appartenant à Pan-Am?

M. Lang: Oui, c'est exact.

M. Daudlin: Pourriez-vous nous indiquer, monsieur le ministre, quelles seraient les priorités en ce qui concerne les privilèges? Seraient-elles déterminées avant ou après celles des détenteurs de privilèges de mécaniciens, des hypothèques immobilières, des tarifs invariables et ainsi de suite?

M. Lang: Je dois admettre que je n'ai pas encore consulté les avocats sur cette question. Il faudrait évidemment qu'un

[Text]

I would obviously have to get a very elaborate legal opinion before I would know the answer to that.

Mr. Daudlin: Has it been contemplated, Mr. Minister, where one would go in searching the title to a private aircraft in order to determine that in fact the government did not hold a lien against that aircraft and that clear title was being obtained?

Mr. Lang: We do not have a very easy answer to that either in regard to this or in regard to other liens, charges and chattel mortgages and the like in relation to aircraft. We have been looking at the issue of a general registry in Canada for many of these but have not yet come up with a firm proposal to move in regard to it. In the meantime, this would be a problem in the same way as other liens and mortgages and charges are a problem today.

• 1140

Mr. Daudlin: I wonder either Mr. McLeish or Mr. Minister, in the event that this legislation were to go through, would you have any indication as to what a responsible individual wishing to purchase a private aircraft could do in order to satisfy himself that there was not, in fact, a charge against the aircraft by the Government of Canada? There are certain areas where one can go now, subject to provincial legislation, to search the chattel mortgages and mechanic's liens. Where would one go to search for a lien of this particular type?

Mr. Lang: They would determine from the Department whether or not there were lien bearing charges outstanding.

Mr. Daudlin: May I ask this, Mr. Minister? It appeared from your earlier answers to Mr. Mazankowski that it really was not the intention of the Department to proceed through the liens and that sort of thing, but rather just to have the power. It occurred to me that it might not be satisfactory to a person searching a lien to get a letter back from the Department saying that we have not exercised the power, although we have it, and as a consequence we are not prepared to indicate whether or not there is a lien the government has not been exercising. It would seem to me that that would not be adequate in answering the request of an individual seeking to be certain that the title was clear. I wonder if we are not creating a real nightmare in terms of those people who are trying to satisfy themselves that the title is good to an aircraft that they are purchasing. Perhaps, that is more rhetorical than anything.

I wonder in terms of mechanic's liens and letters of credit and what have you—we have heard that there is some \$2 million outstanding by way of debt in excess of 60 days unpaid, and we have heard as well that at least a portion of this is disputed—can you tell me what cost-benefit analysis has revealed in terms of what the administrative costs of maintaining a letter of credit and a lien program would be vis-à-vis what you are trying to recover? How many man-years would be required to operate a system of this type and would we be spending more money than we are after?

Mr. Lang: It may well be less money because of the more effective and efficient way of collection. I do not know whether

[Translation]

avocat approfondisse la question avant que je puisse vous répondre.

M. Daudlin: Avez-vous songé, monsieur le ministre, à fournir des moyens de déterminer si le gouvernement a un privilège sur un aéronef privé?

M. Lang: Nous n'avons pas non plus de réponse à la question des privilèges, taxes et hypothèques mobiliers dont font l'objet les aéronefs. Nous avons étudié la possibilité d'établir un registre canadien, mais nous ne l'avons pas encore proposé de façon officielle. En attendant, cela poserait les mêmes problèmes que posent habituellement les privilèges, hypothèques et taxes.

M. Daudlin: Si le bill est adopté, je me demande si M. McLeish ou le ministre pourraient nous indiquer ce qu'un acheteur particulier pourrait faire pour s'assurer que le gouvernement du Canada n'a pas de privilège sur l'appareil. En vertu des lois provinciales, il est possible d'examiner des hypothèques immobilières et des privilèges de fournisseur. Comment pourrait-on examiner ce genre de privilège?

M. Lang: Il faudrait demander au ministre s'il y avait des taxes non payées constituant un privilège.

M. Daudlin: Puis-je vous poser une question, monsieur le ministre? D'après vos réponses à M. Mazankowski, il semblerait que le Ministère n'a pas l'intention d'exercer les privilèges, mais se contentera d'avoir le pouvoir de le faire. Il me semble qu'une personne examinant un privilège ne se contenterait pas de recevoir une lettre du Ministère constatant qu'il n'a pas l'intention d'exercer le pouvoir et qu'il n'est donc pas prêt à dire s'il existe un privilège que le gouvernement n'exerce pas. Il me semble qu'une personne cherchant à déterminer si le titre était exclusif ne se contentera pas d'une telle réponse. Nous sommes peut-être en train d'empêcher des acheteurs d'avions d'en vérifier les titres. Ma question est peut-être purement théorique.

En ce qui concerne les privilèges de fournisseur et les lettres de crédit—nous avons entendu que la dette non payée après 60 jours dépasse 2 millions de dollars et qu'un pourcentage de ce montant est disputé—pourriez-vous comparer le coût administratif d'un programme de lettres de crédit et de privilèges avec le montant que vous espérez recouvrer? De combien d'années-hommes et de fonds auriez-vous besoin?

M. Lang: Nous aurions peut-être besoin de moins de fonds quand la perception sera plus efficace. Je ne sais pas s'il serait

[Texte]

or not we have put on any additional man-years for this. No additional man-years.

Mr. Daudlin: There are no additional man-years required. Would it be fair to say that that would be Mr. Minister as a result of really not having fully thought this thing through in terms of what would be required? What about the type of letters of credit? Would it be required to have them on an annual basis or every six months? Would you have a new letter each time or just have it updated? Would you require a central register for your liens? Would there have to be some type of form contemplated for lien clearances and that sort of thing? You just have not gone far enough with this thing to know what the cost of the system would be.

Mr. Lang: Really, it is because of the limited nature of the impact of this in its initially planned exercise which is related to the foreign carriers where we have the problem of effective control.

Mr. Daudlin: A final question, and I see that my time must be expiring, Mr. Chairman, and I will ask that I be put down for a second round. Given that we are talking about some 14,000 or more private aircraft alone, and if one contemplates letters of credit for each of those private aircrafts in the regional offices in Toronto and elsewhere, which I understand are substantially overworked already, would it not be fair to request and to suggest an amendment to the legislation exempting private aircraft? Especially when you know the group you are trying to go at is the air carriers that are delinquent in their accounts.

Mr. Lang: I think that may be worth consideration in order to make it quite clear that we are not getting into that field. It may be that weight of aircraft is the best route to go in that regard rather than trying to define the nature of the owner.

Mr. Daudlin: Some recognized definable area of aircraft.

Mr. Lang: Right.

Mr. Daudlin: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Daudlin. Mr. Harquail.

Mr. Harquail: Thank you, Mr. Chairman, through you Mr. Chairman to the Minister. There has been a fair amount of discussion on this Bill C-40 this morning regarding Pickering. Notwithstanding the fact, Mr. Minister, you have said that you will go on the wishes of the people, and being a member from Atlantic Canada, I am curious as to what the Minister's position is today with regard to future construction of Pickering?

• 1145

Mr. Lang: It remains a fact that all analyses we have done to this point leaves a travel load in the Toronto area, by air, which cannot be handled with the existing Malton facilities. That even is true after the preliminary exploration of a great number of alternatives of other travel. And even if we assume that all those alternatives are being pursued, the problem remains and must be faced at a certain date not too far away. That does mean the question of handling that additional

[Traduction]

nécessaire d'ajouter des années-hommes. Pas d'années-hommes additionnelles.

M. Daudlin: Vous n'auriez pas besoin d'années-hommes additionnelles. Serait-il exact de dire que le ministre n'a pas encore déterminé les exigences? Et la question des lettres de crédit? Faudra-t-il en rédiger tous les ans ou tous les six mois? Faudra-t-il émettre une nouvelle lettre, chaque fois, ou mettre à jour les lettres existantes? Faudra-t-il établir un registre central pour les privilèges? Faudra-t-il prévoir un système d'autorisation des privilèges? Jusqu'ici, vous n'avez pas déterminé le coût d'un tel système.

M. Lang: A vrai dire, c'est à cause de la limitation de l'impact sur les transporteurs aériens, qui nous pose certains problèmes du point de vue du contrôle.

M. Daudlin: Comme mon temps est presque écoulé, monsieur le président, je poserai une dernière question et je me ferai inscrire au deuxième tour. Étant donné qu'il s'agit d'environ 14,000 avions privés, si l'on comprend les lettres de crédit émises aux aéronefs privés par les bureaux régionaux de Toronto et d'ailleurs, et qui, si je comprends bien, travaillent bien trop fort déjà, ne serait-il pas équitable d'exempter les aéronefs privés? Et d'autant plus que vous visez les transporteurs aériens qui ont du retard dans leurs paiements.

M. Lang: Ce sera peut-être un bon moyen de démontrer que nous ne nous intéressons pas à ce domaine. Il vaudra peut-être mieux nous limiter à l'aéronef lui-même, plutôt que d'essayer de déterminer le propriétaire.

M. Daudlin: De se limiter à une catégorie d'aéronefs.

M. Lang: C'est exact.

M. Daudlin: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Daudlin. Monsieur Harquail.

M. Harquail: Merci, monsieur le président. Ma question s'adresse au ministre. Nous avons beaucoup parlé, ce matin, de l'effet du Bill C-40 sur Pickering. Nonobstant votre affirmation, monsieur le ministre, que vous respecterez les désirs des citoyens, il m'intéresserait de savoir, à titre de représentant de l'Est du Canada, quelle est la position du ministre vis-à-vis de la construction proposée à Pickering.

M. Lang: Toutes nos analyses indiquent que les installations de Malton ne suffisent plus à desservir la région de Toronto, compte tenu des autres modes de transport. Même si nous avons recours à ces moyens-là, le problème subsiste et devra être résolu dans un avenir proche. la question de la circulation additionnelle dans la région de Toronto se pose encore.

[Text]

traffic seems to us to remain very much alive in the Toronto region.

Mr. Harquail: Yes. From what we have heard from public information, it was not to be constructed at that site. What is the present situation between the federal government and the provincial government over the Pickering question?

Mr. Lang: The analyses between us are going on, in other words, the joint federal-provincial work over the figures, the facts, the alternatives, and determining whether what has appeared remains the appearance after the analyses. In other words, we are trying to put together that reasonable case about the needs and the problems which may support the appropriate action at the time it has to be taken. I am seriously concerned about the inconvenience and potential serious inconvenience to Toronto and Toronto-bound passengers at some point, not perhaps more than three or four years away, with the existing pattern and developed patterns of transportation.

Mr. Harquail: What advantages or disadvantages will this bill have to Mirabel?

Mr. Lang: I do not think there is a great problem there because we did the land ownership solution at Mirabel and might not have done so if we had other zoning provisions.

Mr. Harquail: Notwithstanding the critics, and recent information about the operation of that airport, can you inform the Committee, have things picked up there in terms of use of that facility?

Mr. Lang: They will be picking up progressively, which, of course, was planned. It is true that the traffic is running somewhat behind the original projections, but the line is still in the basic direction of increasing use and for use of the facilities which are there. The airport is quite wrongly maligned; it is an essential facility without which we could not have coped with the Montreal area traffic without the same kind of major changes to Dorval which are as objectionable there as the Malton changes would be in the Malton airport.

Mr. Harquail: All systems are functioning efficiently then, but I feel we do need better connections to get to Ottawa or to go to other points.

Mr. Lang: Making connections, I think, is the most serious problem. The noncompletion of the road system, for instance, and alternative transportation to Montreal centre and to Dorval is a serious problem.

Mr. Harquail: To shift to the Atlantic area, Mr. Minister, through you, Mr. Chairman, there is an announcement of construction of airports in the Atlantic area. We know of St. Léonard and Charlo and some in Newfoundland. Could you just comment on the advantages for these airports of this bill, and what effects the bill will have?

Mr. Lang: The law in its application, of course, has to be applied to each individual case, and no generalizations work, except perhaps the generalization that, at the moment, the only comprehensive zoning in relation to airport law that exists is in the Province of Alberta. If there are gaps in these other cases, then our discussions will lead to analysis of whether the

[Translation]

M. Harquail: D'après les informations rendues publiques, ce n'était pas l'emplacement original. Quelles sont les positions respectives du gouvernement fédéral et du gouvernement provincial sur la question de Pickering?

M. Lang: Les gouvernements fédéral et provincial collaborent à l'analyse des chiffres, des faits et des alternatives afin de déterminer si les apparences sont conformes à la réalité. Autrement dit, nous essayons d'évaluer les besoins et les problèmes. Je me préoccupe des inconvénients possibles aux voyageurs qui passent par Toronto, peut-être dans trois ou quatre ans, si la situation subsiste.

M. Harquail: Quels avantages ou désavantages le bill posera-t-il à Mirabel?

M. Lang: Je ne crois pas qu'il pose de problème, parce que nous avons résolu le problème de l'expropriation à Mirabel, ce que nous n'aurions pas pu faire si les dispositions relatives aux zones étaient adoptées.

M. Harquail: Nonobstant les critiques et les renseignements récemment divulgués sur le fonctionnement de l'aéroport, croyez-vous qu'il y a eu une amélioration?

M. Lang: Il y aura une amélioration progressive qui était, bien sûr, prévue. Il est vrai qu'il y a certains retards, mais nous avons toujours l'intention d'encourager l'utilisation plus intensive des installations. L'aéroport a été critiqué à tort; il s'agit d'un service essentiel, dans lequel nous n'aurions pas pu desservir la région de Montréal sans apporter des modifications importantes à Dorval, modifications qui auraient été aussi peu acceptables que les changements proposés à Malton.

M. Harquail: Donc, tous les systèmes fonctionnent bien, mais je crois que nous avons besoin d'augmenter le nombre de correspondances avec Ottawa et d'autres villes.

M. Lang: A mon avis, les correspondances constituent un problème assez grave. L'absence de routes et de moyens de transport au centre-ville de Montréal et à Dorval constituent un problème grave.

M. Harquail: Pour changer de région, monsieur le ministre, on a annoncé la construction d'aéroports dans la région de l'Atlantique. On a parlé de Saint-Léonard et de Charlo et de certains aéroports à Terre-Neuve. Pourriez-vous nous indiquer quelle serait l'incidence du bill sur ces aéroports?

M. Lang: En appliquant la loi, il faut considérer chaque cas; elle ne peut être appliquée de façon générale, sauf peut-être en Alberta, où il existe une loi sur les aéroports. S'il existe des lacunes, nous devons essayer de déterminer s'il suffit d'appliquer les règlements municipaux ou locaux sur les zones ou s'il faut prendre d'autres mesures.

[Texte]

municipal and local zoning can do the job or whether something else has to be done.

Mr. Harquail: We know of the announcement, as I stated, of the expansion of the facilities at Charlott Airport in Northern New Brunswick. And there has been an announcement of the breaking of ground for an airport at St. Leonard, and we know of some expansions in Newfoundland.

Could you inform the Committee whether there are any other areas where capital construction is going to go on in Atlantic Canada that you could tell us about right now, in terms of new areas or new services, whether it be small facilities for industrial flights or servicing smaller areas?

• 1150

Mr. Lang: We have constant regional analysis of the needs and there will be progressive decisions and announcements, of course, as these come along, but I would not really want to forecast them now in advance of that final analysis.

Mr. Harquail: Thank you, Mr. Minister.

The Chairman: Thank you, Mr. Harquail.

I still have four questioners. I know some members have indicated they have to leave around twelve o'clock. Is it agreeable that we adjourn at twelve o'clock?

Some hon. Members: Agreed.

Mr. Loiselle: Are we still on the first round?

Mr. Chairman: Yes.

Mr. Loiselle: You still have four speakers on the first round?

The Chairman: Yes, I have Messrs. Mazankowski, McCain, . . .

Mr. Loiselle: Well, Mr. Mazankowski has spoken on the first round.

The Chairman: You are correct, we are on the second round.

Do you have a short question, Mr. Loiselle?

Mr. Loiselle: I have a very short one, Mr. Chairman. Since my colleague next to me has just spoken about Mirabel, my question also concerns Mirabel. We have talked for years about rapid train service from Montreal to Mirabel and Mirabel to Montreal. What is the situation as of today with respect to rapid train service, because the bus service today from Montreal to Mirabel and Dorval to Mirabel is a mess?

Mr. Lang: Some additional work is going on on the question of rapid transit movement of passengers in that area, but I do not know the results of the provincial-municipal deliberations at this time.

Mr. Loiselle: Yes, but we have been making studies for so long there. When does your department expect to have a solution to that? It is like other things we have study upon study, and it always takes years before some solution is found. We have been talking about that rapid train service for so many years. Do you expect an answer shortly in that respect? Is it because there is a lack of funds for establishing that, or

[Traduction]

M. Harquail: Comme je l'ai signalé, on a annoncé l'expansion des installations de l'aéroport de Charlo dans le nord du Nouveau-Brunswick. On a entrepris la construction de l'aéroport de Saint-Léonard et nous sommes au courant de certains projets à Terre-Neuve.

Pourriez-vous dire au Comité si des travaux de construction sont prévus pour les régions atlantiques, si l'on envisage de nouveaux sites ou de nouveaux services, s'il y aura de petites installations pour les vols industriels ou d'entretien de petits aéroports?

M. Lang: Nous analysons constamment les besoins au niveau régional et il va de soi que des décisions sont prises au fur et à mesure mais je ne puis véritablement rien prévoir de cette analyse finale.

M. Harquail: Merci, monsieur le ministre.

Le président: Merci, monsieur Harquail.

Il reste quatre personnes sur ma liste, je sais que certains députés ont signalé qu'ils doivent partir vers midi. Voulez-vous convenir d'ajourner à midi?

Des voix: D'accord.

M. Loiselle: En sommes-nous encore au premier tour?

Le président: Oui.

M. Loiselle: Il vous reste quatre orateurs pour le premier tour?

Le président: Oui, MM. Mazankowski, McCain, . . .

M. Loiselle: Mais, M. Mazankowski a déjà parlé au premier tour.

Le président: Vous avez raison, nous en sommes au deuxième tour.

Aviez-vous une question, monsieur Loiselle?

M. Loiselle: Oui, très courte, monsieur le président. Comme mon collègue d'ici vient de parler de Mirabel, je voudrais poursuivre un instant. On parle depuis des années de service ferroviaire rapide entre Montréal et Mirabel. Où en sommes-nous aujourd'hui car le service d'autobus entre Montréal et Mirabel et Dorval et Mirabel est un véritable cauchemar?

M. Lang: On travaille en effet à ce problème de transport rapide mais je ne connais pas le résultat des délibérations provinciales-municipales.

M. Loiselle: Oui, mais on étudie la question depuis si longtemps. Quand votre ministère prévoit-il trouver une solution? C'est comme pour le reste, on n'arrête pas de lancer des études et il faut toujours des années avant que la solution ne soit trouvée. Or, il y a déjà des années que l'on parle de ce transport ferroviaire rapide. Pensez-vous que la réponse arrivera bientôt? Est-ce parce qu'on manque de fonds ou quoi? Je

[Text]

what is wrong? I cannot imagine, with a spread of 30-35 miles from Montreal, why we cannot find a solution. If we did, that would make the service much better. Is it the Province of Quebec who has a lack of . . .

Mr. Lang: The responsibility is primarily that of the Province of Quebec, yes.

Mr. Loiselle: All right. Can you tell the Committee, Mr. Minister, the reasons for the provincial government refusing or taking so long in deciding this matter?

Mr. Lang: No, I cannot; I am not privy to their thinking.

Mr. Loiselle: So for now do we still have to await a solution from the Province of Quebec or you before getting that service?

Mr. Lang: The prime responsibility is in the hands of the Province of Quebec.

Mr. Loiselle: And there is no way that the Minister of Transport Canada can apply pressure to have that matter resolved?

Mr. Lang: I think the people of the area have more effective means to apply the pressure than the department.

An hon. Member: Hear, hear!

Mr. Loiselle: All right. Thank you.

The Chairman: Mr. Mazankowski is next.

Mr. Cafik: I am sorry, but is this the second round, just as a matter of information?

The Chairman: Yes, it is.

Mr. Cafik: I had indicated in the course of my discussions that . . .

The Chairman: Order, please, Mr. Cafik. That is fine but I have allowed you more than double the allotted time, Mr. Mazankowski was short of time, and I will recognize Mr. Mazankowski.

Mr. Cafik: All right, but could I just make one point? Mr. Chairman, I am not objecting to Mr. Mazankowski being recognized. I just want to make one point in respect of the point that you made. I did not know that it was the Chair that gave me the time, I thought it was the Committee. But proceed.

The Chairman: Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I have a series of questions because there are just a couple of points that I want to get clarified, and I certainly hope it will allow sufficient time for Mr. Cafik to get on.

Mr. Minister, you mentioned that three foreign air carriers were involved in overdue accounts: PanAm, TWA and Seaboard World Airlines Incorporated. In the House you indicated there were four. What is the other one?

[Translation]

ne comprends vraiment pas pourquoi sur une distance de 30 à 35 milles de Montréal on ne peut trouver de solution. Cela améliorerait considérablement le service. Est-ce la province qui manque de . . .

M. Lang: La responsabilité appartient essentiellement à la province de Québec, oui.

M. Loiselle: Bien. Pouvez-vous alors dire au Comité, monsieur le ministre, pourquoi le gouvernement provincial refuse de rendre une décision ou pourquoi il tarde tant?

M. Lang: Non, je ne le puis; ils ne me font pas part de leurs confidences.

M. Loiselle: Faut-il donc attendre une solution de la province de Québec relativement à ce service?

M. Lang: C'est en effet la province qui est avant tout responsable.

M. Loiselle: Il n'y a pas moyen que le ministre des Transports du Canada puisse faire pression pour que la question soit résolue?

M. Lang: Je crois que c'est la population de la région qui peut le mieux faire pression.

Une voix: Bravo!

M. Loiselle: Bien. Merci.

Le président: Monsieur Mazankowski, maintenant.

M. Cafik: Excusez-moi, mais est-ce le second tour, à titre d'information simplement?

Le président: Oui.

M. Cafik: J'avais dit tout à l'heure que . . .

Le président: A l'ordre. Monsieur Cafik, bien sûr, mais je vous ai déjà donné plus de deux fois le temps normalement alloué alors que M. Mazankowski n'avait même pas utilisé tout son temps. Je lui donne donc la parole.

M. Cafik: Bien, mais je vous ferai une remarque. Monsieur le président, je ne vois aucune objection à ce que ce soit le tour de M. Mazankowski. Je vous signale simplement que je ne savais pas que c'était la présidence qui m'avait donné plus de temps, je pensais que c'était le Comité. De toute façon, allez-y!

Le président: Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur le président, j'ai une série de questions car je voudrais qu'on m'explique deux ou trois points, tout en espérant que cela laissera suffisamment de temps à M. Cafik.

Monsieur le ministre, vous avez mentionné qu'il y avait trois transporteurs aériens étrangers impliqués dans les comptes en souffrance: la Panam, la TWA et la Seaboard World Airlines Incorporated. A la Chambre vous avez indiqué qu'il y en avait quatre. Qui est le quatrième?

[Texte]

• 1155

Mr. Lang: I really would have to check back. I do not know whether or not I had a note that was erroneous. As far as I know now, there are three.

Mr. Mazankowski: There are three. Do you know what amounts are involved? Of the \$2.6 million outstanding, what amounts would be . . .

Mr. Lang: The \$2.6 million has nothing to do with that item. That is the other item.

Mr. Mazankowski: That is inflight. All right, let us get this clear then.

Mr. Lang: The nonpaid charges by the three carriers in approximately a two-year period are \$3.9 million.

Mr. Mazankowski: And that is over a period of how long?

Mr. Lang: June, 1975, to March 31, 1977.

Mr. Mazankowski: Of which some are disputed accounts?

Mr. Lang: There is nonpayment.

Mr. Mazankowski: Are they being formally disputed?

Mr. Lang: Yes, there are actually actions in the courts.

Mr. Mazankowski: Okay. The \$2.6 million that you referred to earlier—could you just explain that again? What is that for? This is also moneys that are outstanding; is that correct?

Mr. Lang: Yes, it is.

Mr. Mazankowski: For some 95 customers. Covering what kind of services?

The Chairman: Mr. McLeish.

Mr. McLeish: These are for general terminal charges, concession charges on fuel, landing fees; the current charges that we levy against domestic operators operating throughout Canada at Her Majesty's airports.

Mr. Mazankowski: Would they all be domestic carriers? Domestic owners or operators?

Mr. McLeish: Domestic operators is the best way to define it. It includes a mixture.

Mr. Mazankowski: There would be no foreign owners or operators involved there?

Mr. McLeish: I would have to confirm that. If there are, it would be a small number.

Mr. Mazankowski: But there are some 95 different customers.

Mr. Minister, I appreciate your comments in terms of how this will relate to the private operator, but the legislation clearly specifies that

The Governor in Council may make regulations requiring the owners and operators of aircraft to deposit each year with the Minister security in the form of a bond or letter of credit satisfactory to the Minister to ensure full pay-

[Traduction]

M. Lang: Il faudrait vraiment vérifier. J'ignore si mes renseignements étaient erronés. Pour autant que je sache, il y en a trois.

M. Mazankowski: Savez-vous quels sont les montants impliqués? Des 2.6 millions de dollars dus, quels seraient les montants . . .

M. Lang: Les 2.6 millions de dollars n'ont rien à voir avec ce poste. Il s'agit de l'autre poste.

M. Mazankowski: C'est durant le vol. Très bien; donc, éclaircissons un peu.

M. Lang: Les frais qui n'ont pas été payés par les trois transportateurs au cours d'environ deux ans sont de 3.9 millions de dollars.

M. Mazankowski: Au cours de quelle période?

M. Lang: De juin 1975 au 31 mars 1977.

M. Mazankowski: Et certains d'entre eux sont des comptes en litige?

M. Lang: Il s'agit de défaut de paiement.

M. Mazankowski: Est-ce que ces cas-là sont en litige?

M. Lang: Oui, ils sont rendus devant les tribunaux.

M. Mazankowski: Très bien. Pourriez-vous maintenant expliquer les 2.6 millions de dollars auxquels vous avez fait allusion auparavant? De quoi s'agit-il? Ce sont les montants dus, n'est-ce pas?

M. Lang: Oui, c'est exact.

M. Mazankowski: Pour quelque 95 clients. Et quel genre de services comprennent-ils?

Le président: Monsieur McLeish.

M. McLeish: Ce sont des taxes générales d'aéroports, des taxes de concession de pétrole, des droits d'atterrissage; il s'agit des taxes courantes que nous prélevons auprès des exploitants domestiques à tous les aéroports de Sa Majesté au Canada.

M. Mazankowski: S'agit-il des transportateurs domestiques? Des propriétaires ou des exploitants domestiques?

M. McLeish: «Exploitants domestiques» est la meilleure façon de le dire. Il s'agit des deux.

M. Mazankowski: Est-ce que les propriétaires ou les exploitants étrangers y seraient impliqués?

M. McLeish: Il faudrait s'informer. S'il y en a, ce serait un très petit nombre.

M. Mazankowski: Mais il a quelque 95 clients divers.

Monsieur le ministre, je vous remercie de vos commentaires sur l'effet qu'aura cette question sur l'exploitant privé, mais la loi stipule clairement que:

Le gouverneur en conseil peut, par règlement, exiger chaque année des propriétaires et exploitants d'aéronefs le dépôt, auprès du ministre, d'une garantie, sous forme de garantie ou de lettre de crédit que le ministre y juge

[Text]

ment of the charges to be imposed upon such owners and operators in the next following year.

So the discretionary latitude is certainly there to apply it straight across the board. What Mr. Daudlin and I are really saying is that there are some 14,000 owner-operators in Canada and some 95 customers on which we really have not had a breakdown; we do not know whether they are private operators or business enterprises or just what they are. It seems to us a sledge-hammer treatment to level that sort of discretionary legislative item upon the domestic owner-operators in Canada. I would hope that we might, throughout the course of this legislation, have some clarification such as you have indicated—by a weight restriction or something in that area. I think the bureaucracy and the cost of administering such a program would certainly far offset that which might be lost in terms of a small write-off, particularly as there may be dispute over what constitutes fair and equitable charges.

I note that in the bill there is also the provision to charge interest. Am I to take it that under the present arrangement you cannot charge interest on these past due accounts?

Mr. Lang: Yes, that is correct.

Mr. Mazankowski: Legally you cannot impose interest charges?

Mr. Lang: I believe that is right. Until a judgment is obtained, the provision of interest would have to be express.

• 1200

Mr. Mazankowski: On a question of government policy, does the government pay interest on any accounts that are owed by it that run in excess of 30 days? Is there a government policy to pay interest to its suppliers on debts that it incurs if the payment is not made within 30 days?

Mr. Lang: Those may very often be subject to the contractual arrangements which are entered into and therefore there would be a great variation in the practice.

Mr. Mazankowski: But is there generally no policy?

Mr. Lang: I am sure there are some suppliers who have a contractual requirement that interest is paid and there may be others who do not.

Mr. Mazankowski: I see.

Mr. Lang: I do not think there would be a voluntary payment of interest.

Mr. Mazankowski: Nor compulsory, unless otherwise arranged.

Mr. Chairman, I will yield to some of the other members. I have a number of other questions in different areas, but I will let someone else carry on.

The Chairman: It is now 12 o'clock. It was agreed that we would adjourn at 12.

[Translation]

satisfaisante pour assurer l'intégralité du paiement des taxes qui leur seront imposées l'année suivante.

Alors il y a certainement toute possibilité pour l'appliquer de façon uniforme. M. Daudlin et moi essayons vraiment de faire ressortir qu'il y a quelque 14,000 propriétaires-exploitants au Canada et quelque 95 clients au sujet desquels nous n'avons pas vraiment eu de ventilation; nous ignorons si ce sont des exploitants privés ou des entreprises ou quoi que ce soit. Il nous semble qu'appliquer ce genre de législation discrétionnaire aux propriétaires et aux exploitants canadiens constitue un traitement coup-de-massue. J'espère qu'au cours de l'étude de ce projet de loi, nous pourrions entendre des éclaircissements, comme vous l'avez indiqué—par l'entremise de restrictions sur le poids ou quelque chose de ce genre. Je crois que le coût de l'administration d'un tel programme compensera facilement les pertes occasionnées par une petite déduction, surtout étant donné qu'il peut avoir désaccord sur la définition des taxes justes et équitables.

J'ai remarqué qu'il y a une disposition dans le bill pour demander les frais d'intérêt. Puis-je en conclure qu'en vertu de l'accord actuel vous ne pouvez pas demander les taux d'intérêt sur ces comptes dus?

M. Lang: Oui, c'est exact.

M. Mazankowski: Vous ne pouvez pas imposer de frais d'intérêt en vertu de la loi?

M. Lang: Je crois que c'est exact. Jusqu'à ce qu'un jugement soit rendu, il faudrait que la demande des frais d'intérêt soit explicite.

M. Mazankowski: J'aimerais savoir si le gouvernement paie des intérêts sur ce qu'il doit au-delà de 30 jours? Une politique gouvernementale veut-elle que des intérêts soient payés aux créanciers du gouvernement lorsque les dettes ne sont pas payées dans les 30 jours?

M. Lang: Cela dépend des modalités des contrats qui varient beaucoup.

M. Mazankowski: Mais il n'y a pas de politique générale?

M. Lang: Je suis sûr que certains fournisseurs du gouvernement veulent que leur contrat prévoie un versement d'intérêt lorsque les dettes ne sont pas payées dans un certain délai, et que d'autres n'y tiennent pas.

M. Mazankowski: Bien.

M. Lang: Je ne vois pas pourquoi le gouvernement paierait volontairement des intérêts.

M. Mazankowski: Bien sûr, si le contrat en stipule autrement.

Monsieur le président, j'aimerais céder une partie de mon tour à d'autres députés. J'ai beaucoup d'autres questions à poser, mais je vais laisser les autres prendre la parole.

Le président: Il est maintenant midi, et nous avons convenu d'ajourner à cette heure-là.

[Texte]

Mr. Cafik: On a point of order, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Cafik, on a point of order.

Mr. Cafik: Yes, just a matter of information. If we adjourn at 12 o'clock, has the Committee or the subcommittee made a determination as to when we will again sit? I think that is relatively important to be established at this time. Will there be any further meetings this week or possibly next week or do we adjourn to the fall in connection with this? What are the plans?

The Chairman: No, this has not been decided yet, but now that you have been put on as a member of the Committee you will be receiving a notification of the next meeting.

Mr. Cafik: But who determines when the next meeting will be?

The Chairman: The steering committee.

Mr. Cafik: Pardon?

The Chairman: The steering committee.

Mr. Cafik: The steering committee. Is it your intention to call a steering committee meeting to deal with that matter? No disposition has been made at this time and it would be nice to know in advance.

The Chairman: There will probably be some discussion this afternoon as to when the next meeting will be held and you will be notified.

Mr. Cafik: There will be a steering committee meeting this afternoon?

The Chairman: Yes.

Right after this meeting we will have a brief discussion to see if we will continue this afternoon or later on.

Thank you, Mr. Minister. This Committee is adjourned to the call of the Chair.

[Traduction]

M. Cafik: J'aimerais invoquer le Règlement, monsieur le président.

Le président: Monsieur Cafik.

M. Cafik: C'est simplement pour une question d'information. Si nous ajournons à midi, j'aimerais savoir si le Comité ou le sous-comité a fixé la date à laquelle nous nous retrouvons? Il est important que nous décidions maintenant s'il y aura d'autres séances cette semaine ou éventuellement la semaine prochaine. Sinon, ajournons-nous nos séances jusqu'à l'automne? Quels sont vos plans?

Le président: Cela n'a pas encore été décidé, mais étant donné que vous faites dorénavant partie du Comité, vous recevrez une convocation pour la prochaine séance.

M. Cafik: Mais qui détermine la date de cette prochaine séance?

Le président: Le comité directeur.

M. Cafik: Pardon?

Le président: Le comité directeur.

M. Cafik: Bien. Avez-vous l'intention de convoquer une réunion du comité directeur pour trancher cette question? Aucune disposition n'a été prise jusqu'à présent et j'aimerais bien le savoir à l'avance.

Le président: Nous en discuterons certainement cet après-midi et vous en serez informé.

M. Cafik: Il y aura donc une réunion du comité directeur cet après-midi?

Le président: Oui.

Immédiatement après cette séance, nous nous réunirons pour décider si nous continuons cet après-midi ou plus tard.

Merci, monsieur le ministre. La séance est levée.

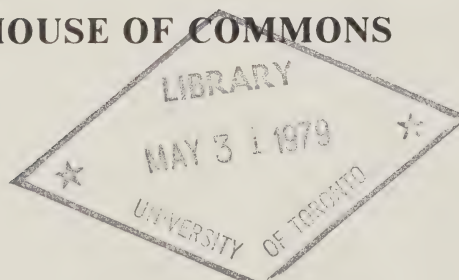


INDEX

STANDING COMMITTEE ON

Transport and Communications

HOUSE OF COMMONS



Issues 1-26

•

1976-1977

•

2nd Session

•

30th Parliament

Chairman: Mr. John Campbell

INDEX

HOUSE OF COMMONS COMMITTEES—OFFICIAL REPORT

SECOND SESSION, THIRTIETH PARLIAMENT

Abbreviations: A.=Appendices. Amdt.=amendment. M.=motion. S.O.=standing order.

DATES AND ISSUES

—1976—

November: 4th, 25th, 1; 30th, 2.
December: 2nd, 3.

—1977—

March: 3rd, 4; 7th, 5; 10th, 6; 14th, 7; 15th, 8; 17th, 9; 29th, 10; 31st, 11.
April: 25th, 12; 28th, 13.
May: 5th, 13; 12th, 14; 30th, 15; 31st, 16.
June: 2nd, 17; 9th, 18; 15th, 19; 16th, 20; 20th, 21; 21st, 22; 23rd, 23; 28th, 24.
July: 7th, 11th, 25; 14th, 26.



Accidents, see Air transport; Railways; Transportation

Advertising, unsolicited mail, 15:46

Aeronautics Bill (amdt.)—C-40. Minister of Transport

Consideration, 25:12-48; 26:4-42

Consultations, 25:17-8, 32-3, 37; 26:10, 14-7, 27-8, 31

Organizations appearing

Air Transport Association of Canada, 26:4-19

Metropolitan Toronto Airport Review Committee, 25:40-8

Owners and Pilots Association, 25:27-40

Royal Canadian Flying Clubs Association, 25:12-26

Aeronautics Bill (amdt.)—C-46. Minister of Transport

Consideration, 18:6-15, agreed to, 14

Clause 4, amdt. (Mr. M. Roy), agreed to on division, 18:13

Reported, with amdt., 18:4, 14

Air Canada

Accounts receivable, credit period, 19:17

Accounts receivable, Electronics Association of Canada, 19:15;
22:8-9

Aircraft

Boeing 747's, 20:16-8

Cost, size, efficiency, etc., forecast, 19:9; 20:17

See also Appendices

DC-8's, DC-9's, sale of 16, 21:45-6

Utilization factor, efficiency, etc., 21:46

Viscounts, overhauling costs, 20:34

Airport facilities, improvements, 22:15-6

Airport user charges, etc., 20:42-3; 21:44-5, 51-2

Annual report, committee study, permanent referral, etc., 20:19,
25-6; 22:27-8, 58, 92; 23:48-9; 24:54, 58-68

Atlantic provinces, northern N.B. service, 22:12-3

Atlantic provinces, service cutbacks affecting economic conditions,
regional assistance policy, etc., 20:13-4; 22:65

Board of directors

Business Corporations Act, not liable under, 24:14-21

Disclosure of interest, 24:74-5

Qualifications, 21:42-3, 46-7; 23:66-7; 24:10-1

Resolutions, signature of directors, 24:73-4

Terms appointed, limitation, 24:12-3

See also below Management

Borrowings and guarantees, 24:39-40, 44

Finance minister approval, 22:42; 24:47-51

CP Air, foreign operations, purchasing from, 23:55

Calgary-San Francisco, freight and passenger services, 23:17-9

Capital structure

Comparison with other airlines, 24:29-33, 36-7

Dividend policy, retained earnings, etc., 22:40-2, 80-1; 23:44-5;
24:37-9

Shares, sale limitation to staff or public, etc., 21:41-2; 23:51-2;
24:35-6

\$750 million authorized capital, 19:7; 21:23-4

Reducing to \$400 million, 22:39-40; 23:49; 24:27-9, 33

See also Appendices

Chairman Mr. Taschereau, CNR involvement, 19:25-6

Commercial viability and profitability, 20:15-6, 28, 40; 21:31, 33-4;
22:17-8, 62-73, 76-80, 84-92; 23:7-9, 14-22, 24-31, 39-40, 45-53,
65; 24:25-7

Competitiveness, allocation of routes, scheduling, etc., 20:29-30;
22:76-7

See also Airlines—Great Lakes Airlines—Regional; Eastern
Provincial Airways

Crown corporation status, separate from CNR, etc., 4:28; 22:27

Debt re-arrangement

Cancellation limitation, 24:46-7

Debt-equity ratio, etc., 2:26-7; 4:27-8; 19:11-2; 20:20-2, 21:21-2;
22:26-7, 73-4, 82-4; 23:22-3, 37-8; 24:30-1, 43-4

Air Canada —Cont.

Debt re-arrangement —Cont.

Debt-equity ratio, etc. —Cont.

5 year forecast, 22:38-9

Deficits, losses, etc., 4:16

See also below Ottawa-Toronto-Montreal—Routes, Domestic

Diversification of activities, subsidiaries, etc., 20:42-3; 23:32-3, 61-3
Hotels, 22:13-5

Notice in *Canada Gazette*, 23:63

Trucking operations, inter-city, for-hire, provincial regulations,
etc., 21:9-12, 14-5, 19-20; 23:33-4, 48, 56-7, 63-4

Estey inquiry (1975), 20:20; 22:91; 23:20-2

Fares

Domestic, excursion rates replaced by charter fare structure, seats
filled, CP Air included, 20:16, 31-3, 41; 21:49-50; 24:76

Increases, CTC approval, criteria, etc., 1:19-22, 41; 24:34-5

Increases, flight length factors, 1:36-7; 20:5

Joint structure with EPA, Chatham, N.B.-Ottawa, 22:26-8

Financial Administration Act, exempting from, 24:71-2

Financial management, 1:19-20, 42

Auditing and accounting procedures, 20:33; 24:55-6, 68-71

Auditor General as joint auditor, etc., 20:22-5; 24:52-4, 57

Financial statements, *see* Appendices

Freight operations

Thefts, losses, etc., 22:16-7, 29-30

Trucking competition, 21:12-3

See also above Diversification

Government control, transport minister, governor in council, etc.,

20:23-4, 37; 23:48, 59-60; 24:21-3

Information on, availability, 20:26-7, 33-4

Labour-management relations, 20:41-2

Morrison case, corporation labour practices, alleged
improprieties, 20:45-7; 21:24-7, 35, 37-8

Liquor sales, provincial licensing regulations, 21:20-1

Management, effectiveness, 19:25

Management, president and chairman, board of directors,
appointment, etc., 19:7-8, 20-3; 22:42; 23:48

Miami-Toronto "Nighthawk" flight, 20:31-2

Montreal

Overhaul and maintenance base, 21:39-40

See also below Staff, Transfer requests

Official languages commissioner, recommendations, 21:47

Official languages policy, 20:12-3; 21:16-7, 40-1, 47-8

Translation services, technical documents, etc., 22:6-8

Operating expenditures and revenues, breakdown, 21:30-1

Operations, record, comparison to other airlines, 22:17

Ottawa-Toronto-Montreal triangle, deficit, 20:4-7, 27-8, 37-8;
21:29-30, 38-9; 23:44

Ottawa-Toronto-Montreal triangle, STOL service, 20:30-1

Passenger load factor, 19:8-11, 26-7

Pension fund, indexing, etc., 22:30-1

Pensions and fringe benefits to former officials, Y. Pratte and Y.
Menard, 20:34

Pilots, training, 22:28-9

Policy, role of minister, etc., 19:24-5

Quebec

Francization certificates, application, 22:23

Phasing out of operations in, 21:17; 22:32-7

Separatism, contingency plans, 20:8-9

Reorganization, amending Air Canada Act, legislation, 19:7

Organization appearing, Trucking Association, 21:8-15

See also Air Canada Bill

Routes

Domestic-international, loss comparison, 21:44

Domestic-international, percentage, 24:40-1, 77

International, commercial agreements, etc., 21:35-6, 43

Air Canada —Cont.**Routes—Cont.**

- Responsibility to maintain, 20:28-9, 39-40
- Unprofitable, subsidies, etc., 21:28-9; 22:67-8; 23:39, 42-4
- Transport Commission control, 8:7, 21, 35
- Unprofitable, discontinuing, suspending, etc., 21:29, 34
- See also above* Competitiveness
- Staff**
 - Morale, 19:12-3; 20:10; 22:19
 - Number, 23:24
 - Transfer requests from Dorval, 20:11-2, 34-7; 21:15-6; 22:18-9, 23-5; 23:10-4
- See also* Appendices
- Ticket sales, discounts, wholesale, investigating, etc., 19:15-9
- Ticket sales, unreported, unmatched, etc., 19:15
- Timmins-Toronto, service reductions considered, 21:36-7
- United States airlines, comparison, 21:22-3
- Wine, Canadian, inflight serving of, policy, 19:29-30
- Winnipeg, overhaul and maintenance base, new hangar, etc., 20:9-11, 34-6; 23:35-7
- See also* Airtransit Canada; British Airways; Eastern Provincial Airways; Montreal—Mirabel; National unity; Railways—Passenger service, Montreal-Halifax; Toronto—Island airport

Air Canada Bill—C-17. Minister of Transport

- Consideration, 19:5-30; 20:4-50; 21:8-52; 22:6-93; 23:7-67; 24:10-78, agreed to, 77
- Clause 5, amdt. (Mr. M. Roy), agreed to, 22:61
- Clause 6
 - Agreed to on division, 23:64
 - Amdt. (Mr. Huntington), 23:58-60, negated, 60
 - Amdts. (Mr. Mazankowski), 22:62-92; 23:7-53, negated, 53; 23:56-7, negated, 57; 23:63-4, negated, 64
 - Amdts. (Mr. M. Roy), 23:54-63, agreed to, 54, 56, 58, 63
- Clause 7
 - Agreed to on division, 24:21
 - Amdt. (Mr. Mazankowski), 23:66-7; 24:10-2, agreed to, 12
 - Amdt. to amdt. (Mr. R. Stewart), 24:11-2, agreed to, 12
 - Amdt. (Mr. M. Roy), 23:64-6, agreed to on division, 66
 - Amdts. to amdt. (Mr. McRae), 23:64-5, negated, 65
 - Amdts. (Mr. Roy), 24:12-21, agreed to, 12-4, 21
- Clause 8, amdt. (Mr. Forrestall), 24:21-3, negated, 23
- Clause 8, amdt. (Mr. M. Roy), 24:23-4, agreed to, 24
- Clause 9, amdt. (Mr. Forrestall), 24:24-7, agreed to, 27
- Clause 10, amdt. (Mr. Stevens), 24:27-42, negated on division, 5
- Clause 11, amdt. (Mr. M. Roy), agreed to, 24:42
- Clause 12, amdt. (Mr. M. Roy), 24:44-5, agreed to, 45
- Clause 13, agreed to on division, 24:47
- Clause 14, amdt. (Mr. M. Roy), agreed to, 24:47
- Clause 15, amdt. (Mr. M. Roy), 24:51-2, agreed to, 52
- Clause 15, amdt. (Mr. R. Stewart), 24:47-51, negated, 51
- Clause 16, amdt. (Mr. M. Roy), agreed to, 24:52
- Clause 17, amdt. (Mr. M. Roy), 24:52-6, agreed to, 54, 56
- Clause 17, M. to add (Mr. Mazankowski), 24:58-68, agreed to, 68
- Clause 19, amdt. (Mr. Forrestall), 24:71-2, agreed to, 72
- Clause 22, amdt. (Mr. M. Roy), 24:72-5, agreed to, 75
- Reported, with amdt., 24:77; 25:4-9

Air pollution, N.B. pulp and paper industry, control equipment, 16:25-8**Air transport**

- Accidents and incidents, investigation by Transport Ministry, 25:15, 24-6
- Atlantic provinces, 1:34-5; 4:15-8, 30-1; 8:13-4, 35-6; 15:35, 42; 16:9-11, 33-5; 17:62-3
- See also* Air Canada; CP Air

Air transport—Cont.

- Britain-U.S. bilateral agreement, negotiations, etc., 22:47
- See also* British Airways—New York flights
- Freight operations, trend away from, 21:13-4, 48-9
- Newfoundland, scheduling changes, services withdrawn, etc., 15:14-5, 39, 42-3, 45-6, 49
- Official languages policy, air/ground communications, 22:9-10; 23:24-5
- Regional and third level service, rationalization, 1:40-1; 8:10
- STOL systems, *see* Airtransit Canada
- Short/long haul traffic, comparison to other modes, efficiency, costs, etc., 2:28-9; 22:43-4
- See also* Saint John, N.B.

Aircraft

- Gulfstream II, northern instrument calibration, 2:33-4
- Licensing regulations, 25:30; 26:6
- Private
 - Excise tax levied, 25:28-9
 - Liability insurance, 25:21, 30, 32
- See also* Aeronautics Bill (C-40)
- See also* Air Canada

Airlines

- Atlantic Central Airlines, CTC application, 16:7, 11
- Energy consumption, conservation, etc., 19:8, 10-1; 22:87
- Fares, rates, etc., 8:7
- Great Lakes Airlines, Toronto-London, Ont. route, Air Canada competition, 21:31-2
- Liability insurance, minimum required, 8:33-4
- Manitoba, class 2 licensing, Midwest Airlines, Perimeter Airlines and St. Andrews Airways Ltd., 2:11-2, 15
- Provinces purchasing carrier, process, 18:11-2
- Provinces purchasing extraprovincial carrier, federal regulatory authority, legislation, etc., 18:8-13
- See also* Aeronautics Bill (C-46)
- Regional and third level, Air Canada, competition, 20:18; 21:39
- Regional and third level, assistance, 18:7
- Schedules, competitive, serviceable, 2:30-1
- Services, co-operation, 4:16; 8:7
- Time Air Limited, 20:17-8
- See also* Air Canada; Airports; Airtransit Canada; Appendices; British Airways; CP Air; Eastern Provincial Airways; Nordair; Pacific Western Airlines

Airports

- Atlantic provinces, expansion program, 26:38-9
- Car rental concessions
 - Number, determination, 2:5-9
 - Tendering process, 2:9-11
 - Avis bid, effect, 2:7-8
- Cost allocation and recovery program, 25:12-3, 20, 24; 26:4
- Customs preclearance with U.S., 22:46-8
- Expansion programs, consultations, 26:10-1
- Labrador, airstrips, assistance, 15:7-8, 11
- Maintenance personnel, facilities, licensing, 25:15, 21-2; 26:28-9
- Northern, repairs and improvements, 4:8
- Prince Albert, Sask., improving facilities, etc., 22:50-4
- Stephenville, Nfld., 15:34
- Terminal expenditures, 17:18, 21, 68
- User charges, 26:18-9
 - Arrears, penalties, interest charges, security bonds, liens on aircraft, etc., 25:14-5, 20-1, 29, 35-6; 26:5-6, 9, 15, 29, 32-7, 41-2
 - Foreign airlines, 26:20, 27-8, 40-1
 - Private aircraft, exempting, 26:37
- Facilities paid for but not used, 25:34-5; 26:9
- Overflights, 25:25, 32

Airports —Cont.**User charges —Cont.**

Powers to charge, transport minister, governor in council, etc.,

25:14, 19-20, 23-4; 26:5, 8, 19, 31-2, 35

Appeal procedure, 25:16-7, 27; 26:5, 7-9, 13

Rates, equitable, consultations, 25:22-3, 39-40

Revenues generated, 25:33-4

United States comparison, 25:22; 26:17-8

See also Aeronautics Bill (C-40); Air Canada; Calgary

Zoning regulations, land use, future expansion, expropriations, etc.,

25:31, 38-9, 46-7; 26:20

Compensation, 25:42-4; 26:20-7

Federal-provincial agreements, 26:21-2, 25-7

Flying farmers, not taken into consideration, 25:31-2

Ultra vires, 25:42

See also Aeronautics Bill (C-40); Toronto—Malton international airport

See also Aeronautics Bill (C-40); Air Canada; Calgary;

Charlottetown; Montreal; Saint John, N.B.; Toronto

Airtransit Canada (Air Canada subsidiary)

Financial viability, report, etc., 21:18-9

Ottawa-Montreal STOL program, fares, public servants usage, etc., 3:24; 23:15-7

See also Appendices

Alberta, *see* Calgary**Allard, Mr. Eudore** (Rimouski)

Aeronautics Bill (C-46), 18:11-2

Airlines, 18:11-2

Almack, Mr. L.D. (Vice Chairman, Metropolitan Toronto Airport

Review Committee)

Aeronautics Bill (C-40), 25:43-5

Anderson, Mr. Hugh Alan (Parliamentary Secretary to Minister of

Fisheries and the Environment)

Harbours Board estimates, 1977-1978, 7:16-7

Procedure, 7:16-7

Andres, Mr. Bill (Parliamentary Secretary to Minister of State for

Multiculturalism)

Air Canada Bill, 19:29-30

Appendices

Air Canada

Aircraft, cost, etc., forecast, 23A:5

Capital structure, shares, comparison to other airlines, 24A:1

Financial statements, 5 year forecasts, 22A:8-10; 23A:4

Staff, number, 23A:6

Airlines, debt-equity ratios, 23A:1-3

Airtransit Canada, comparison of forecast and actual expenditures, 22A:7

CAST North America Limited, Montreal Maritime Employers

Association letter, 7A:1-3

Montreal, Mirabel international airport, de-icing facilities, Air

Canada, Black Aero-Space Limited, involvement, 22A:1-6

Northern Transportation Company Limited, 3A:1

Railways, accidents, Eastern Canada, 3A:2

Saint John, N.B., potato warehousing and shipping facilities, report by Port Authority, Mar. 31/77, 16A:1-13

Shipping, coasting trade, Canadian flag vessels, closing to, telex from Atlantic Transport Users Association, 17A:1-2

Armitage, Mr. Ramsay (Assistant General Manager, Atlantic

Provinces Transportation Commission)

Atlantic provinces transportation, 17:84-92

Armour, Mr. Wesley (President, Atlantic Provinces Trucking Association)

Atlantic provinces transportation, 17:23-33, 39-40

Aspin, Mr. J.F. (Chairman, Greater Charlottetown Area Chamber of Commerce)

Atlantic provinces transportation, 17:101

Atlantic Pilotage Authority

Estimates, 1977-1978, 5:20-8

Fee structure, 5:21-2; 15:38

Pilotage certificates, 5:23-4

Pilots, number, lay-offs, 5:20-1

Pilots, training, 5:24-5

Self-sufficiency, 5:20-1

Traffic, 5:22-3

Atlantic provinces, transportation facilities and problems

Committee visit, role, etc., 15:54, 57

Committee visit, St. John's, Nfld., brevity of investigation, 15:58-9

Consideration, 15:5-59; 16:4-48; 17:5-118

Disadvantages, 17:84-5

Distribution advisory service, 17:92

Economic impact, DREE assistance, 15:8; 20:14-5

Organizations appearing

Annapolis Valley Affiliated Boards of Trade, 17:93-100

Atlantic Provinces Transportation Commission, 17:84-92

Atlantic Provinces Trucking Association, 17:23-40

Atlantic Transport Users Association, 17:6-13

Brunswick Mining, 16:31-5

CN Newfoundland Dockyard, 15:16-26

Canso Development Office, 17:53

Corner Brook Economic Development Corporation Limited, 15:27-30

Greater Charlottetown Area Chamber of Commerce, 17:101

Halicon, 17:108-18

Halifax Board of Trade, 17:56-70

Halifax-Dartmouth Port Commission, 17:70-83

Harmon Corporation, 15:31-9

J.D. Irving Limited, 16:16-28

New Brunswick Potato Shippers Association, 16:36-44

Newfoundland government, 15:5-15

Nova Scotia Federation of Labour, 17:14-26

Prince Edward Island potato marketing board, 17:41-53

Saint John, N.B., economic development department, 16:28-31

Saint John Board of Trade, 16:4-15

St. John's, city of, 15:44-58

Southern New Brunswick Wood Corporation Limited, 16:44-8

Stephenville, Nfld., town of, 15:39-43

Rail passenger service, 8:36-7; 16:8, 15, 28-30; 17:19-20, 22-4, 26-7, 56-7, 63-4, 95

Nova Scotia, 1:22-4

See also Railways—Passenger service, Montreal-Halifax

Report, provisions for, 18:6

\$125 million over 3 year period, 16:9, 15; 17:9

See also Air Canada; Air transport; Airports; Eastern Provincial Airways; Freight rates; Highways; Potatoes; VIA Rail Canada Inc.—Transcontinental service

Auditor General, *see* Air Canada—Financial management

Baird, Mr. R. Gordon (Commissioner, Department of Economic Development, City of Saint John, N.B.)

Atlantic provinces transportation, 16:28-31

Baker, Mr. George (Parliamentary Secretary to Minister of National Revenue)

Atlantic provinces transportation, 15:11, 56

Ferry service, Nfld., 2:15-6; 15:11

St. John's, 15:56

Baker, Mr. George —*Cont.*

- Trans-Canada Highway, 15:56
- Transport estimates, 1976-1977, supplementary (B), 2:15-6

Bandein, Mr. R.A. (President and Chief Executive Officer, Canadian National Railways)

- Canadian National Railways estimates, 1977-1978, 10:4-39; 11:4-32

Beach, Mr. Russell (President, Canadian Owners and Pilots Association)

- Aeronautics Bill (C-40), 25:27-40

Bell, Mr. J.K. (Secretary Treasurer, Nova Scotia Federation of Labour)

- Atlantic provinces transportation, 17:14-26

Benjamin, Mr. L.G. (Regina-Lake Centre)

- Aeronautics Bill (C-46), 18:7-15
- Airlines, 18:8-13
- Atlantic provinces transportation, 15:25, 43; 16:15, 24-5, 40-1; 17:8-9, 26-7, 63-4, 77-8, 90-1, 107-8
- Canadian National Railways estimates, 1977-1978, 10:18-21, 34
- Ferry service, 15:43
- Freight rates, 1:28-30; 2:23; 16:24-5; 17:77-8, 90, 108
- Grain, 10:20-1
- Members of Parliament, 13:17-8
- Pacific Western Airlines, 18:8, 10-1
- Ports, 17:64
- Post office estimates, 1977-1978, 13:17-20
- Postal service, 13:17-9
- Potatoes, 16:40-1; 17:33
- Prince Rupert, B.C., Grain Commission terminal, 2:22-3
- Railways, 1:44-6; 5:17-8; 10:19-21
- Passenger service, 1:30-1; 2:38-9; 3:14, 24-6
- Urban areas, track relocation, 1:46-7; 3:14-5, 17-8, 26
- Rapeseed, 2:23-5, 37-8; 3:13-4
- St. John's, 15:25
- Shipping, 17:9-10
- Transport Commission estimates, 1976-1977, supplementary (B), 1:28-32, 43-7
- Transport estimates, 1976-1977, supplementary (B), 2:22-5, 36-9; 3:13-9, 24-6
- Transport estimates, 1976-1977, supplementary (D), 5:15-8
- Transportation, 17:107-8
- VIA Rail Canada Inc., 5:15-8

Benson, Hon. E.J. (President, Canadian Transport Commission)

- Transport Commission estimates, 1976-1977, supplementary (B), 1:15-48
- Transport Commission estimates, 1977-1978, 8:4-43

Bills, see titles of particular bills

- C-17. Air Canada. Minister of Transport
- C-40. Aeronautics Act amdt. Minister of Transport
- C-46. Aeronautics Act amdt. Minister of Transport
- C-207. Railway Act amdt. Mr. Martin

Blais, Hon. J.J. (Postmaster General)

- Members of Parliament, mailing privileges, 13:17-8
- Post Office Department
- Automation, 14:15
- Deficits, revenues, etc., 13:6-7; 14:16
- Estimates, 1977-1978, 13:5-7, 11-31; 14:6-30
- International consultations, 14:26-7
- Labour-management irritants, etc., 13:6, 11-2, 19-20, 30-1; 14:24
- Management studies, 14:23-5
- Staff, 13:11; 14:12-4, 20, 25-6
- Strikes, 14:9
- Post offices, 14:10-1

Blais, Hon. J.J. —*Cont.*

- Postal rates, 13:22-3; 14:21-3
- Postal service
- Assured delivery program, 13:15-6
- Boxes, cost, use, revenue from, etc., 14:29
- Improvement measures, 14:18
- Letter carrier service, 13:18-9; 14:14-5
- Postmarking process, 14:27-8
- Postpak delivery service, 14:6-8
- Rural delivery contracts, 13:26; 14:11
- Weekly newspapers, 14:12, 17
- Public Service Staff Relations Act, 14:30
- Small businesses, postal strikes, effects, 14:10
- Toronto, postal plants, 13:21-2
- Vancouver, 13:29-30

Boulanger, Mr. Prosper (Mercier)

- Air Canada Bill, 22:89-92

Boyles, Mr. Harry (Executive, J.D. Irving Limited)

- Atlantic provinces transportation, 16:19, 24

Brennan, Mr. Eugene (Vice President, New Brunswick Potato Shippers Association)

- Atlantic provinces transportation, 16:38

Brisco, Mr. Robert (Kootenay West)

- Air Canada Bill, 23:17-9
- Railways, 1:26-8
- Transport Commission estimates, 1976-1977, supplementary (B), 1:26-8

Britain, see Air transport**British Airways**

- Air Canada commercial agreement, 21:43-4
- New York flights, diverting into Canada, contingency plans, etc., 22:48

British Columbia

- Coastal steamship services, Rivtow Straits Limited, rate structure, 2:12-3, 35-6; 4:24
- Ports, Maritime Employers Association, involvement, 7:29
- See also* Fruit and vegetables; Prince Rupert; Vancouver

British Columbia Railway, construction assistance, 4:10; 10:5**Brooks, Captain Jackson** (General Manager, Great Lakes Pilotage Authority)

- Great Lakes Pilotage Authority Limited estimates, 1977-1978, 5:33

Brown, Mr. W. Mac D. (President, Corner Brook Economic Development Corporation Limited)

- Atlantic provinces transportation, 15:27-30

Burgess, Mr. A.A. (Manager, CN Newfoundland Dockyard)

- Atlantic provinces transportation, 15:16-26

Buses

- Toronto-Buffalo express route, franchise given to Greyhound over Gray Coach, etc., 8:24-5
- Transportation policy, federal role, 4:26-7
- See also* Canadian National Railways—Newfoundland; Railways—Passenger service, Ottawa-Kingston

Bushy, Mr. Gary (Terminal Operator, Brunswick Mining)

- Atlantic provinces transportation, 16:31-5

Business Corporations Act, see Air Canada—Board of directors**CAST North America Limited**

- Canadian National Railways, equity in, 10:26, 29-30; 11:5-6
- Montreal, Maritime Employers Association dispute, 6:10-4; 7:8-9, 19-22, 31, 36-8

CAST North America Limited —Cont.

- Montreal, Maritime Employers Association dispute —*Cont.*
- Halifax, transfer of some operations to, 7:4-5, 37-8; 10:30-1, 36-8; 11:6
- Loan guarantee to MEA, 7:9-10, 34-6
- See also* Appendices

CN Marine (CN subsidiary established 1973 to operate Nfld. and Atlantic provinces ferry services), *see* Ferry services**CP Air**

- Atlantic provinces, CTC application, etc., 1:35; 17:61-2; 20:19-20
- See also* Air Canada; Pacific Western Airlines

Cadieu, Mr. Bert (Meadow Lake)

- Railways, 4:31
- Transport estimates, 1977-1978, 4:31

Cafik, Hon. Norman (Minister of State for Multiculturalism)

- Aeronautics Bill (C-40), 26:7-8, 19-27
- Airports, 26:7-8, 21-7
- Montreal, 26:21
- Toronto, 26:21

Calgary

- Airport, new terminal, expansion program, 4:20
- Airport, user charges, etc., 26:11-3, 17

Cameron, Mr. S.D. (Administrator, Canadian Surface Transportation, Transport Ministry)

- Transport estimates, 1976-1977, supplementary (B), 2:14, 26; 3:22-3

Campbell, Miss Coline (South Western Nova)

- Atlantic provinces transportation, 17:13, 36-7, 82, 92, 98-9, 111-3
- Ferry service, 17:36-7, 98
- Freight rates, 17:82
- Halifax, 17:111
- Highways, 17:36
- Shipping, 17:13

Campbell, Mr. James (Mayor, Town of Stephenville, Nfld.)

- Atlantic provinces transportation, 15:39-43

Campbell, Mr. John (LaSalle-Emard-Cote St. Paul)

- Election as Chairman, 1:6
- Harbours Board estimates, 1977-1978, 7:32
- Procedure, 3:7-8
- Railways, passenger service, 1:33-4
- Transport Commission estimates, 1977-1978, 8:36

Canadian Broadcasting Corporation, programming, 15:46**Canadian National Railways**

- Capital requirements, 10:5
- Chairman, Mr. Taschereau, *see* Air Canada
- Chaleur area, Que. and N.B., operational management, 10:14-6; 11:20
- Container facilities, 10:26
- Costing data, 11:7
- Debt, deficits, 4:15-6
- Debt to equity ratio, 10:7, 11-2, 16; 11:25-6
- Depreciation reserve, increase, 10:6, 11
- Estimates, 1977-1978, 10:4-39; 11:4-32
- Freight and express service, 10:13-4; 11:21; 16:41-2
- See also below* Newfoundland
- Mississauga bridge construction, F. Paul, contractor, dismissal, etc., 11:28-9
- Newfoundland
 - Freight and express service, trucking operations, etc., 15:9-10, 13-4, 44-5
 - Narrow-gauge railway, problems, 15:28, 30, 40

Canadian National Railways —Cont.

- Newfoundland —*Cont.*
 - Passenger service, "Bullet" train replaced by buses and road cruiser service, etc., 8:16-8; 10:7; 15:6, 11, 45
- Official languages policy, 10:38-9
- Winnipeg passenger sales, 10:22-3; 11:4-5, 10-1
- Passenger service, 10:16-7, 35-6; 11:7
- See also* Railways
- Pensions, retired employees, age 55 to 60, 10:9-10
- Private ownership, 10:7-8, 14
- Revenues and profits, retaining, 10:5, 7
- Rolling stock
 - Bridgewater, N.S., shortage, 11:27
 - Leasing to U.S. Con Rail while shortages in Ont., etc., 10:32; 11:6-7
 - Repairs, 11:27
- Ste. Sabine, Que., railway line washout, 11:19-20
- Self-supporting objectives, 10:6
- Staff morale, 11:29-30
- Theft, loss and breakage, protection measures, 1:42
- Truro, N.S., servocentre, 1:42-3
- Winnipeg, new piggyback terminal, location, etc., 10:23-4
- See also* Air Canada—Crown corporation status; CAST North America Limited; Ferry services; Halifax; Montreal—Urban transportation; Telecommunications; Toronto; Trucking industry; VIA Rail Canada Inc.

Canadian Pacific Airlines, *see* CP Air**Canadian Pacific Railway**, *see* Railways—Passenger service**Canadian Union of Postal Workers (CUPW)**, *see* Post Office Department—Labour-management irritants**Canals**, *see* St. Lawrence Seaway**Chairman and Vice Chairman**, decisions and statements

- Inquiry, committee commencing, not within powers nor within terms of reference, not in order, 22:3-4, 35-6
- Order of reference, request permanent referral of annual report, in order, 24:67-8
- Report to House, request permission, no order of reference, not in order, 1:4-5, 11-3

Charlottetown

- Airport development program, 4:9
- Port expansion and improvement, 17:103

Childerhose, Mr. R.M. (Comptroller, Great Lakes Pilotage Authority Limited)

- Great Lakes Pilotage Authority Limited estimates, 1977-1978, 5:32

Churchill, Man.

- Port
 - Dredging, turning basin, etc., 5:34; 7:10-1
 - Free port, designating, 7:12
 - Manager, appointing, 7:11
 - Pilotage, 5:31-2, 36; 7:11
- See also* Grain
- See also* Northern Transportation Company Limited—Keewatin

Clarke, Mr. Bill (Vancouver Quadra)

- Post office estimates, 1977-1978, 14:12-5

Clarke, Mr. James (Executive Director, Halifax/Dartmouth Port Commission)

- Atlantic provinces transportation, 17:78

Clarke, Mr. O. Noel (Solicitor, Harmon Corporation)

- Atlantic provinces transportation, 15:31-9

- Cloutier, Mr. Sylvain** (Deputy Minister, Transport Ministry)
Transport estimates, 1976-1977, supplementary (B), 3:5-26
- Coast guard**, *see* Search and rescue
- Collenette, Mr. David** (York East)
Aeronautics Bill (C-40), 26:29-31
Air Canada Bill, 20:4-7, 30-3, 48-9; 21:18-21; 24:12-3; 24:62
Airlines, 15:14, 49
Airtransit Canada, 3:24; 21:18-9
Atlantic provinces transportation, 15:14, 49-50; 17:22
Buses, 8:24-5
Election as Vice Chairman, 1:6
Montreal, 20:43
Municipalities, 12:11-2
Nordair, 8:23-4
Official languages policy, 15:49-50
Post office estimates, 1977-1978, 13:20-2
Postal rates, 13:22
Procedure, 24:59-62
Railway Bill, 12:11-2
Railways, 3:15-6
 Passenger service, 1:24-6; 2:20-2; 3:24; 8:25
St. Lawrence Seaway Authority estimates, 1977-1978, 9:18-8
Toronto, 8:24; 13:20; 20:48-9; 26:29-31
Transport Commission estimates, 1976-1977, supplementary (B), 1:24-6
Transport Commission estimates, 1977-1978, 8:23-6
Transport estimates, 1976-1977, supplementary (B), 2:19-22; 3:15-6, 24
Urban transportation, 2:19-20
VIA Rail Canada Inc., 8:26
- Condon, Mr. Larry** (Middlesex-London-Lambton)
Aeronautics Bill (C-40), 25:18
Air Canada Bill, 21:31-4; 24:64
Airlines, 21:31
Airports, 25:18
Canadian National Railways estimates, 1977-1978, 10:8-11
Eastern Provincial Airways, 21:32
Procedure, 24:64
Railways, 3:11-3
Transport estimates, 1976-1977, supplementary (B), 3:11-3
Transport estimates, 1976-1977, supplementary (D), 5:14-5
VIA Rail Canada Inc., 5:14-5; 10:8-10
- Containerization**, *see* Canadian National Railways; Halifax
- Cooper, Mr. G.H.** (Executive Director, Railway Transport Committee, Canadian Transport Commission)
Transport Commission estimates, 1976-1977, supplementary (B), 1:18, 32
- Corbin, Mr. Eymard** (Madawaska-Victoria)
Air transport, 16:11
Atlantic provinces transportation, 15:54; 16:11-2, 37, 43-5; 17:31-3, 45-6, 55, 79-80
Forest industry, 16:45
Freight rates, 17:80
Potatoes, 16:37-8, 43; 17:31-3, 45-6
Regional development incentives, 17:55
Saint John, N.B., 16:12
- Corkery, Mr. J.C.** (Deputy Postmaster General)
Post office estimates, 1977-1978, 13:21; 14:13-4, 28, 31-3
- Cote, Mr. Florian** (Richelieu)
Harbours Board estimates, 1977-1978, 7:32-3
Montreal, 7:32-3
- Crosbie, Mr. John C.** (St. John's West)
Airports, 15:11
Atlantic Pilotage Authority, 15:38
Atlantic provinces transportation, 15:10-1, 25-6, 38, 50-1
St. John's, 15:25-6, 51-2
Trans-Canada Highway, 15:10, 38
Transportation, user pay concept, 15:38
- Customs tariff**, *see* Airports
- Dale, Mr. Gerald** (Member, Canso Development Office)
Atlantic provinces transportation, 17:53
- Darling, Mr. Stan** (Parry Sound-Muskoka)
Post office estimates, 1977-1978, 13:23-6; 14:16-20
Postal service, 13:23-6; 14:16-8
- Daudlin, Mr. Robert** (Parliamentary Secretary to Secretary of State)
Aeronautics Bill (C-40), 26:9-10, 35-7
Airports, 26:9-10, 35-7
- Defence equipment**, ship replacement program, construction, 17:19-20
- Dillman, Mr. Edward** (Member, Transportation Committee, Annapolis Valley Affiliated Boards of Trade)
Atlantic provinces transportation, 17:99-100
- Dinsdale, Hon. W.G.** (Brandon-Souris)
Post office estimates, 1977-1978, 13:7-10; 14:23-6, 32-3
- Divisions recorded**, Air Canada Bill, 24:5
- Dorval airport**, *see* Air Canada—Staff, Transfer requests
- Douglas, Mr. Crawford** (Parliamentary Secretary to Minister of Communications)
Air Canada, 2:26-7; 4:27-8
Buses, 4:26-7
Eastern Provincial Airways, 4:27
Northern Transport Company Limited, 2:26
Oil and oil products, 2:27-8
St. Lawrence Seaway, 4:25-6
Transport Ministry, 4:25
 Estimates, 1976-1977, supplementary (B), 2:26-8
 Estimates, 1977-1978, 4:25-8
VIA Rail Canada Inc., 4:26
- Dredging operations**, *see* St. Lawrence River
- Dupont, Mr. Raymond** (Parliamentary Secretary to Minister of Employment and Immigration)
CAST North America Limited, 6:14
Halifax-Dartmouth, 7:24-5
Harbours Board estimates, 1977-1978, 6:14-5; 7:24-6
Montreal, 6:14-5
Procedure, 7:24
- Eastern Provincial Airways**
Air Canada, competition, 8:14-5, 21-2; 19:13-4; 21:32; 22:10-2
Atlantic provinces, class 2 licensing, 4:17, 27
Halifax-Montreal flight, CTC application, 1:35; 8:19
Subsidies, 8:19; 18:7; 22:48-50
- Ellis, Mr. Jack** (Hastings)
Air Canada Bill, 23:14-7
Airtransit Canada, 23:15-7
- Energy conservation**, *see* Airlines; Railways; Transportation—Rationalization
- Estey inquiry**, *see* Air Canada
- Estimates**, dollar items, *see* VIA Rail Canada Inc.—Establishment

Ferry service

- CN Marine
 - Deficits, 4:10
 - Establishing, 11:22
 - Liability insurance, limitations, 17:28, 34-6
- New Brunswick, Grand Manan Island-mainland, subsidy negotiations, 2:31-2
- Newfoundland
 - Bell Island-Portugal Cove, 8:16
 - Burin Peninsula-North Sydney, N.S., 17:19
 - Intra-provincial, coastal steamship services, subsidies, etc., 15:7, 11-3, 16-7
 - Port aux Basques-North Sydney, N.S., 15:52-3
 - Preferential rates, toll-free, etc., 15:6-7, 17-8, 33-4, 36-7, 39-41, 43
 - St. John's-North Sydney, N.S., proposed, 15:44
 - Terminal wharves, 2:15-6
- Saint John, N.B.-Digby, N.S., 17:38, 97
- Subsidies, 8:15-6
- Transport Ministry responsibility, 8:37
- Yarmouth, N.S.-Maine, 17:36-8, 97-8
- See also* British Columbia; Canadian National Railways

Financial Administration Act, see Air Canada**Finkelman report, see** Public Service Staff Relations Act**Fisheries, Canadian fleet, assistance, protection, etc., 17:17****Flooding, see** Canadian National Railways—Ste. Sabine**Flynn, Mr. P.J. (Kitchener)**

- Atlantic provinces transportation, 15:57-8
- Royal Canadian Mounted Police, 15:57-8

Forest industry

- New Brunswick
 - Freight rates, B.C. comparison, etc., 16:16-22
 - Freight rates, trucking operations, comparison, etc., 16:29, 44-5, 47
 - Waste, minimal, 16:46
- Newfoundland, Labrador Linerboard Limited, Stephenville, closing, alternatives, etc., 15:36, 42-3
- See also* Methanol

Forrestall, Mr. J.M. (Dartmouth-Halifax East)

- Air Canada Bill, 19:8-11; 20:20-3; 22:13-7, 21-2, 28-36, 46-50, 65, 74-5, 85; 23:46-9, 55, 61-2; 24:10, 15-26, 34-6, 49-57, 63, 71-2
- Airlines, 1:34-5; 4:15; 8:10, 33-4; 15:42-3
- Airports, 22:46-8
- Atlantic Pilotage Authority estimates, 1977-1978, 5:20-4
- Atlantic provinces transportation, 15:42-3, 55; 16:10-1, 35; 17:11-2, 25-6, 68-70, 78-9, 100, 112
- British Airways, 22:48
- British Columbia, coastal steamship services, 2:12-3, 35-6
- Canadian National Railways estimates, 1977-1978, 10:28-31
- CAST North America Limited, 6:12-4; 7:4-5, 21-2, 34-5; 10:29-31
- Churchill, Man., 5:31-2
- Eastern Provincial Airways, 1:35; 22:48-50
- Forest industry, 15:43
- Freight rates, 1:47-8; 4:14
- Great Lakes Pilotage Authority Limited estimates, 1977-1978, 5:29-32
- Halifax-Dartmouth, 6:13; 7:5-7, 22-4; 17:26, 112
- Harbours, 16:35
- Harbours Board estimates, 1977-1978, 6:10-3; 7:4-7, 21-4, 33-5
- Highways, 3:23-4; 4:15
- Montreal, 6:10-2; 7:4
- Northern Transport Company Limited, 2:13-4
- Ports, 2:36; 7:33-4; 16:10-1; 17:58, 68-70, 79

Forrestall, Mr. J.M. —Cont.

- Procedure, 8:9; 22:21-2, 33, 36; 24:63
- Railway Bill, 12:10-1
- Railways, 17:100
- St. John's, 15:55
- St. Lawrence Seaway, 2:36; 4:12-3
- Shipping, 17:11-2, 25-6
- Transport Commission, 1:35-6; 8:31-3
- Estimates, 1976-1977, supplementary (B), 1:34-6, 47-8
- Estimates, 1977-1978, 8:9-10, 31
- Transport estimates
 - 1976-1977, supplementary (B), 2:12-4, 35-6; 3:9-11, 23-4
 - 1976-1977, supplementary (D), 5:4-7
 - 1977-1978, 4:12-5
- Transportation, 3:9-11; 8:9-10; 22:74-5
- VIA Rail Canada Inc., 5:4-7; 10:28

Franché, Mr. Pierre A.H. (Chairman, National Harbours Board)

- Harbours Board estimates, 1977-1978, 6:5-15; 7:4-38

Freight rates

- Atlantic ports, "at-and-east" flour and grain subsidies, 1:15, 47-8; 7:12-3; 17:71-3, 77-8, 80 82, 87
- Atlantic provinces, Atlantic Region Freight Assistance Act and Maritime Freight Rates Act, 8:38-9; 16:24-5; 17:85-6, 88-91, 93-4, 99-100
- Atlantic provinces, railway rates, increasing, 17:86-7, 94-5
- Costing system
 - Maximum-minimum provisions, captive shippers, legislation, etc., 2:18-9, 23; 11:16-7
 - See also* Railways—Costing data
- Crowsnest Pass rates (1925 statute), 4:14; 10:7; 23:41
- Revenues, comparison with other countries, 11:15-6
- Subsidies to shipper versus carrier, 17:94, 108
- See also* Grain
- See also* Canadian National Railways; Forest industry—New Brunswick; Fruit and vegetables; Potatoes; Rapeseed

Friesen, Mr. Benno (Surrey-White Rock)

- Air Canada Bill, 23:62

Fruit and vegetables

- Okanagan valley, B.C., freight rates, U.S. competition, 2:16-8; 11:17-8
- See also* Potatoes

Gauthier, Mr. Andre (Director, Government Affairs, Air Canada)

- Air Canada Bill, 19:19

Gendron, Mr. Rosaire (Riviere du Loup-Temiscouata)

- Atlantic provinces transportation, 17:24
- Shipping, 17:24

Grain, shipments

- Churchill, Man., 7:11
- St. Lawrence Seaway tolls, increase, impact, 9:11-2, 15-6
- Subsidies to shipper, 10:12, 20-1
- See also* Freight rates—Atlantic ports; Montreal

Grain Commission, see Prince Rupert, B.C.**Great Lakes Pilotage Authority Limited**

- Estimates, 1977-1978, 5:28-36
- Fee schedule, U.S. comparison, 5:33
- Region, 5:29
- Self-sufficiency, 5:29
- Superannuation, matching contributions, 5:29-31, 35
- Traffic, 5:32-3

Halifax-Dartmouth, port

- Administration costs, 7:24-5
- Canadian National Railways, traffic volume, 10:26; 11:5

Halifax-Dartmouth, port—*Cont.*

- Container facilities, competition, etc., 17:83, 108-13
- Container facilities, second terminal, Fairview Cove, 6:13-4; 7:5-7, 22-4, 36; 17:57, 115-8
- Dry dock, construction, etc., 17:17, 26
- See also* Ports—Capital expenditures

Hall (Emmett) report, *see* Railways—Branch line abandonment**Hall (Noel) report**, *see* Railways—Pensions**Halliday, Mr. Bruce** (Oxford)

- Post office estimates, 1977-1978, 14:26-9
- Postal service, 14:27-9

Hamilton, Mr. Frank (Swift Current-Maple Creek)

- Churchill, Man., 7:10-2
- Grain, 7:11
- Harbours Board estimates, 1977-1978, 7:10-3

Harbour Commissions Act, *see* Ports—Port commissions**Harbours Board**

- Estimates, 1977-1978, 6:5-15; 7:4-38
- See also* Thunder Bay

Harbours, wharves and breakwaters

- Corner Brook, Nfld., transportation study, 15:27-9
- Miramichi area, N.B., dredging, icebreaking facilities, 5:25-7; 16:32-5
- Pier construction, pilotage authorities, consultations, 5:33-5
- St. Romuald, Que., *see* St. Lawrence River
- Strait of Canso, N.S., development into "superport", 17:54-5
- Sydney, N.S., facilities, upgrading, etc., 17:19

Harquail, Mr. Maurice (Parliamentary Secretary to Minister of State for Urban Affairs)

- Aeronautics Bill (C-40), 26:37-9
- Air Canada, 4:16; 8:35
- Air Canada Bill, 19:12-5; 22:9-13, 26-8, 63, 67-8
- Air transport, 16:9-10, 33; 22:9-10
- Airlines, 4:16-8, 30; 8:13-4; 15:35
- Atlantic Pilotage Authority estimates, 1977-1978, 5:24-6
- Atlantic provinces transportation, 15:34-5, 41-2, 56-7; 16:9-10, 20-1, 32-3
- Canadian National Railways, 4:15-6
- Estimates, 1977-1978, 10:14-7; 11:18-22
- Eastern Provincial Airways, 4:17; 8:14-5; 19:13; 22:10-2
- Forest industry, 15:42; 16:20-1
- Harbours, 5:25-7; 16:33
- Montreal, 26:38
- Post office estimates, 1977-1978, 14:8-11
- Post offices, 14:10-1
- Postal services, 14:11
- Procedure, 8:8-9; 24:66
- Railways, 4:30; 8:11; 10:17; 11:18-9; 19:14
- Small businesses, 14:10
- Toronto, 26:37-8
- Transport Commission estimates, 1977-1978, 8:11-5, 34-6
- Transport Ministry, 5:8-9
- Estimates, 1976-1977, supplementary (D), 5:7-9
- Estimates, 1977-1978, 4:10, 15-8, 29-31
- VIA Rail Canada Inc., 5:7-8; 8:34; 10:17

Hase, Mr. E.J. (Director, Safety and Standards Branch, Railway Transport Committee, Canadian Transport Commission)

- Transport Commission estimates, 1977-1978, 8:39

Herbert, Mr. Hal (Vaudreuil)

- Air Canada Bill, 21:37-40
- Airlines, 21:39

Hicks, Mr. L.A. (Chairman, Atlantic Transport Users Association)

- Atlantic provinces transportation, 17:6-13

Highways and roads

- Atlantic provinces strengthening program, Transport Ministry, DREE, etc., 4:15; 16:29; 17:28-9, 88, 91, 95-6
- New Brunswick, Bathurst-Dalhousie, 16:31-2, 34
- New Brunswick-Maine-Que. corridor, studies, etc., 3:23-4; 16:6
- Nova Scotia, speed limit reductions, 17:36
- Prairie provinces improvement program, 4:10
- See also* Trans-Canada Highway

Hope, Mr. D. MacGregor (President, Saint John Board of Trade)

- Atlantic provinces transportation, 16:4-15

Horner, Hon. J.H. (Minister without Portfolio; Minister of Industry, Trade and Commerce)

- Airlines, regional, 1:40-1
- Aircraft, Gulfstream II, 2:33-4
- Airports, car rental concessions, 2:5-11
- British Columbia, coastal steamship service, 4:24
- Calgary, airport, 4:20
- Procedure, 1:8-13
- Railways, 3:5-7, 18-9
- Passenger service, 1:16-7, 38-40; 2:38-9; 3:19-23
- St. Lawrence Seaway, 2:34-5
- Toronto, 4:22-3
- Transport Commission estimates, 1976-1977, supplementary (B), 1:16-8, 38-41
- Transport Ministry, 4:21-2, 31-2
- Estimates, 1976-1977, supplementary (B), 2:5-11, 33-9; 3:5-8, 18-23
- Estimates, 1977-1978, 4:20-5, 31-2
- Urban transportation, 4:20-1
- VIA Rail Canada Inc., 4:24-5

Hotels, *see* Air Canada—Diversification**Howard, Mr. Arthur** (Past President and Honorary Director, Atlantic Provinces Trucking Association)

- Atlantic provinces transportation, 17:31-2

Howard, Mr. F.H. (President, Halicon)

- Atlantic provinces transportation, 17:108-13

Howie, Mr. Robert (York-Sunbury)

- Air Canada Bill, 20:13-6, 39-41
- Atlantic provinces transportation, 20:14-5
- National unity, 20:40-1

Hunt, Mr. K.E. (Vice President, Industrial Relations and Organization, Canadian National Railways)

- Canadian National Railways estimates, 1977-1978, 10:38-9; 11:4-5, 10

Huntington, Mr. Ron (Capilano)

- Air Canada Bill, 22:73-7, 87-9; 23:20-3, 37, 52, 58, 62-3
- Airlines, 22:87
- Post office estimates, 1977-1978, 13:26-31
- Railways, 23:39
- Vancouver, 13:27-9

Icebreakers

- Construction, 4:9; 17:21
- See also* Harbours—Miramichi area

Insurance, *see* Aircraft—Private; Airlines—Liability insurance**Irving, Mr. James K.** (President, J.D. Irving Limited)

- Atlantic provinces transportation, 16:16-28

Jackson, Mr. Frank (Chairman, Great Lakes Pilotage Authority Limited)
Great Lakes Pilotage Authority Limited estimates, 1977-1978, 5:29-36

Kempster, Mr. Frank (Chairman, Halifax Board of Trade)
Atlantic provinces transportation, 17:56-7, 61

Labrador, *see* Airports

Lambert, Mr. Adrien (Bellechasse)
Air Canada Bill, 23:11-2, 23-5

Lamontagne, Mr. Gilles (Parliamentary Secretary to Minister of Energy, Mines and Resources)
Air Canada Bill, 20:28-30

Landers, Mr. Mike (Parliamentary Secretary to Minister of Justice and Attorney General; Parliamentary Secretary to Minister of State for Environment)
Air pollution, 16:25-8
Atlantic provinces transportation, 16:13, 25-7, 42
Railways, 16:13
Saint John, N.B., 16:13-4, 42

Lang, Hon. Otto E. (Minister of Transport)
Aeronautics Bill (C-40), 26:19-21, 25-42
Aeronautics Bill (C-46), 18:6-15
Air Canada
Annual report, committee study, 23:48-9; 24:54, 62
Board of directors, 24:11-21, 73-5
Borrowings and guarantees, 24:44, 48-51
CP Air, foreign operations purchased from, 23:55
Capital structure, 24:36
Commercial viability and profitability, 23:7-9, 15-6, 19-20, 24, 27-9, 40, 46-8, 51-3, 65
Debt re-arrangement, 2:26-7; 4:28; 24:43-4, 46-7
Deficits, 4:16
Diversification of activities, 23:32-4, 57, 61-4
Financial management, 24:53-4, 56-7, 68-70
Government control, 23:48, 59-60; 24:22-3
Management, 23:48
Routes, 24:41, 77
Staff, transfer requests from Dorval, 23:10, 14
Winnipeg, overhaul and maintenance base, new hangar, 23:35-7
Air Canada Bill, 23:7-10, 14-20, 24-40, 47-66; 24:11-23, 29, 36, 40-57, 62, 68-77
Air transport, 2:29; 4:16-8, 30-1; 23:24-5
Aircraft, Gulfstream II, 2:33-4
Airlines, 2:11-2, 31; 18:7
Provinces purchasing extraprovincial carrier, 18:8-13
Airports
Atlantic provinces, 26:38-9
Car rental concessions, 2:5-11
Maintenance personnel, facilities, licensing, etc., 26:28-9
Northern, 4:8
User charges, 26:20, 27-8, 32-7, 40-2
Zoning regulations, 26:20-1, 25-7
Airtransit Canada, 23:16-7
British Columbia, coastal steamship services, 2:12-3; 4:24
British Columbia Railway, 4:10
Buses, 4:27
Calgary, airport, 4:20
Canadian National Railways, 4:10, 15-6
Charlottetown, airport, 4:9
Eastern Provincial Airways, 18:7
Ferry service, N.B., Grand Manan Island, 2:31-2
Ferry service, Nfld., 2:15-6
Freight rates, costing system, 2:18-9, 23
Freight rates, Crownsnest Pass rate, 4:14

Lang, Hon. Otto E. —*Cont.*

Fruit and vegetables, Okanagan valley, freight rates, 2:16-7
Highways, 4:10, 15
Icebreakers, construction, 4:9
Montreal, 26:38-40
Northern Transport Company Limited, 2:4-5, 13-4, 26
Oil and oil products, Alta. price agreement, 1974, 2:5, 27-8
Pacific Western Airlines, 18:6-8, 10-1
Ports, policy, debt, 2:32-3
Postal service, postpak delivery service, 4:11
Prince Rupert, B.C., Grain Commission terminal, 2:22-3
Railways
Branch line abandonment, 4:28, 30-1
Crossings, 4:10
Passenger service, 2:20-2, 38-9; 4:10, 29
Rapeseed, freight rates, 2:24-5, 37-8
St. Lawrence Seaway, 2:30, 35; 4:9, 12-3, 25-6
Search and rescue, 4:9
Toronto, 4:23; 26:25, 30-1, 37-8
Transport Ministry
Estimates
1976-1977, supplementary (B), 2:4-39
1976-1977, supplementary (D), 5:5-19
1977-1978, 4:5-32
Expenditures, 1977-1978, 4:6, 9-10
Staff, 4:21-2, 32; 5:9
Stores, obsolete, etc., 4:25
Transportation, national policy, 4:7, 19-20
Transportation, user pay concept, 4:7-8
Urban transportation, 2:19-20; 4:10, 21
VIA Rail Canada Inc., 4:24-6; 5:5-18

Langlois, Mr. Paul (Chicoutimi)
Air Canada Bill, 22:84-5

Latimer, Mr. R.R. (Vice President and Senior Executive Officer (CN Rail), Canadian National Railways)
Canadian National Railways estimates, 1977-1978, 10:15; 11:5-7, 16-20

Latter, Captain A.D. (Chairman, Atlantic Pilotage Authority)
Atlantic Pilotage Authority estimates, 1977-1978, 5:20-8

Lawrence, Mr. M.W. (Director, Economic and Airport Affairs, Air Transport Association of Canada)
Aeronautics Bill (C-40), 26:7-19

Lawson, Mr. Gerald B. (Executive, J.D. Irving Limited)
Atlantic provinces transportation, 16:22-7

Lefebvre, Mr. Thomas (Parliamentary Secretary to President of the Treasury Board)
Aeronautics Bill (C-46), 18:14-5

Lloyd, Mr. Jack (Adviser, Transportation Committee, Halifax Board of Trade)
Atlantic provinces transportation, 17:57-70

Loiselle, Mr. Bernard (Parliamentary Secretary to Minister of Industry, Trade and Commerce)
Canadian National Railways estimates, 1977-1978, 11:31-2

Loiselle, Mr. Gerard (St. Henri)
Aeronautics Bill (C-40), 26:39-40
Air Canada Bill, 22:33-4
British Columbia, 7:29
Canadian National Railways estimates, 1977-1978, 10:36-9
CAST North America Limited, 7:8-10, 31; 10:36-7
Harbours Board estimates, 1977-1978, 7:7-10, 29-32
Montreal, 1:32-3; 7:8-9, 32; 11:31-2; 26:39-40
Ports, 7:29-31

Loiselle, Mr. Gerard —Cont.

- Procedure, 22:33-4
- Railways, 1:31-2; 3:16-7
- St. Lawrence Seaway Authority estimates, 1977-1978, 9:18
- Transport Commission estimates, 1976-1977, supplementary (B), 1:31-3
- Transport estimates, 1976-1977, supplementary (B), 3:16-7

Lyon, Mr. James T. (Assistant Deputy Minister, Current Policy and Liaison, Transport Ministry)

- Air Canada Bill, 22:63, 90-2, 24:15, 19-21

MacKay, Mr. Elmer M. (Central Nova)

- Air Canada Bill, 20:17-20, 41-4
- Airlines, 20:17
- CP Air, 20:19-20
- Canadian National Railways, 1:42-3
- Montreal, 20:42-4
- Pacific Western Airlines, 20:18
- Railways, 1:22-4, 42
- Transport Commission estimates, 1976-1977, supplementary (B), 1:22-4, 42-3

MacKenzie, Mr. Donald N. (Member, Prince Edward Island Potato Marketing Board)

- Atlantic provinces transportation, 17:44-50

MacMurdo, Mr. George (Chairman, Prince Edward Island Potato Marketing Board)

- Atlantic provinces transportation, 17:41-4, 47-8, 51-3

Maguire, Mr. B., *see* Telecommunications**Malton airport,** *see* Toronto**Manitoba,** *see* Airlines; Churchill**Maritime Employers Association**

- Membership, administration fees, 7:18-9
- See also* British Columbia—Ports; CAST North America Limited

Martin, Mr. Alan (Parliamentary Secretary to Minister of Consumer and Corporate Affairs)

- Canadian National Railways estimates, 1977-1978, 11:11-5
- Railway Bill, 12:6-8, 12
- Railways, 8:28-30; 11:11-5; 12:6-8
- Transport Commission estimates, 1977-1978, 8:28-30

Mayes, Mr. Robert (Associate Executive Director, Canadian Trucking Association)

- Air Canada Bill, 21:8-15

Mazankowski, Mr. Don (Vegreville)

- Aeronautics Bill (C-40), 25:18-26, 33-5; 26:10-3, 31-4, 40-2
- Air Canada Bill, 19:7, 23-6; 20:23-8; 21:11-3, 28-31, 44-7; 22:35-7, 54-7, 62-7, 70-3; 23:7-9, 30-4, 41, 47, 51-2, 56-60, 63-9; 24:52-4, 58-61, 75-7
- Air transport, 25:26
- Aircraft, 25:21
- Airports 25:19-22, 25, 33-5; 26:10-1, 13, 31-4, 40-2
- Calgary, 26:11-3
- Freight rates, 23:41
- Montreal, 22:54-6
- National unity, 24:75-7
- Procedure, 22:35, 37; 24:60-1, 66-7
- Transportation, 23:31, 51

McCain, Mr. Fred A. (Carleton-Charlotte)

- Aeronautics Bill (C-40), 26:16-9
- Air Canada, 8:21
- Air transport, 16:34-5
- Airlines, 2:30-1

McCain, Mr. Fred A. —Cont.

- Airports, 26:17-9
- Atlantic Pilotage Authority estimates, 1977-1978, 5:27-8
- Atlantic provinces transportation, 16:14-5, 21-2, 30-40; 17:10-3, 25, 34-6, 47-50, 80-1, 88-9
- Canadian National Railways estimates, 1977-1978, 10:11-4; 11:22
- Churchill, Man., 5:34
- Eastern Provincial Airways, 8:21-2
- Ferry service, 2:31-2; 8:37
- Forest industry, 16:21-2
- Freight rates, 8:38-9; 17:88-9
- Grain, 9:11-2; 10:12
- Great Lakes Pilotage Authority Limited estimates, 1977-1978, 5:33-5
- Harbours, 5:33-5; 16:33-4
- Harbours Board estimates, 1977-1978, 6:5-8; 7:14-6, 62-9
- Highways, 16:34
- Pilotage, 5:27-8
- Ports, 2:32-3; 17:80-1
- Potatoes, 11:22-5; 16:38-40; 17:34, 47-50
- Prince Edward Island ports, 7:27
- Procedure, 1:13; 9:10; 11:26
- Railways, 8:19-23, 36-7
- Saint John, N.B., 6:5-8; 7:14-5, 26-9; 16:14-5
- St. Lawrence River, 7:26
- St. Lawrence Seaway Authority estimates, 1977-1978, 9:10-2
- Shipping, 17:10-1, 25
- Transport Commission estimates, 1977-1978, 8:19-23, 36-8
- Transport estimates, 1976-1977, supplementary (B), 2:30-3
- Transport estimates, 1976-1977, supplementary (D), 5:11-4, 19-20
- Vancouver, 7:15-6
- VIA Rail Canada Inc., 5:12-4; 10:12-3

McCleave, Mr. Robert (Halifax-East Hants)

- CAST North America Limited, 7:35-8
- Halifax-Dartmouth, 7:36
- Harbours Board estimates, 1977-1978, 7:35-8
- Post office estimates, 1977-1978, 14:20-2
- Postal rates, 14:20-2

McCrea, Mr. Lawrence (Director, Southern New Brunswick Wood Corporation Limited)

- Atlantic provinces transportation, 16:44-8

McGrath, Mr. James A. (St. John's East)

- Atlantic provinces transportation, 15:12-4, 35-6, 47-8
- Canadian National Railways, 8:16-8; 15:13-4
- Eastern Provincial Airways, 8:19
- Ferry service, 8:15-6; 15:12
- Forest industry, 15:36
- Railways, 8:18-9
- St. John's, 15:47-8
- Trans-Canada Highway, 15:13
- Transport Commission estimates, 1977-1978, 8:15-9

McGrath, Mr. Michael (Treasurer, Atlantic Pilotage Authority)

- Atlantic Pilotage Authority estimates, 1977-1978, 5:22

McIsaac, Mr. Clifford J. (Battleford-Kindersley)

- Churchill, Man., 5:36
- Great Lakes Pilotage Authority Limited estimates, 1977-1978, 5:36
- Railways, 4:28-9
- St. Lawrence Seaway Authority estimates, 1977-1978, 9:7-10
- Transport estimates, 1977-1978, 4:28-9

McKenzie, Mr. Dan (Winnipeg South Centre)

- Aeronautics Bill (C-40), 25:16-8, 24-5, 35-7; 26:8, 27-9
- Aeronautics Bill (C-46), 18:6-7
- Air Canada, 1:19-22, 41-2; 8:7

McKenzie, Mr. Dan —*Cont.*

- Air Canada Bill, 19:15-20; 20:7-13, 33-6; 21:15-8; 22:6-9, 17-24, 31, 35, 45-6; 23:9-11, 35-7
- Air transport, 25:24-5
- Airlines, 2:11-2, 15; 18:7
- Airports, 17:21, 68; 25:16-8, 35-6; 26:8, 27-9
- Atlantic provinces transportation, 16:12-3, 23-4, 45-6; 17:21, 29-31, 67-8
- Canadian National Railways estimates, 1977-1978, 10:22-5; 11:7-11
- Eastern Provincial Airways, 18:7
- Forest industry, 16:46
- Methanol, 16:23-4, 45
- Pacific Western Airlines, 18:6-7
- Post office estimates, 1977-1978, 14:5-8
- Postal service, 4:10-2; 14:5-8; 17:21, 29-31
- Procedure, 22:20-1, 32, 37, 45-6, 60
- Regional economic expansion, 16:13
- Saint John, N.B., 16:12-3
- Telecommunications, CNCP, 11:8-10
- Transport Commission estimates, 1976-1977, supplementary (B), 1:18-22, 41-2
- Transport Commission estimates, 1977-1978, 8:4-8
- Transport estimates
 - 1976-1977, supplementary (B), 2:11-2, 15
 - 1976-1977, supplementary (D), 5:9-11
 - 1977-1978, 4:10-2
- Transportation, 17:67
- VIA Rail Canada Inc., 5:9-11; 8:4-6; 10:24-5

McLeish, Mr. W.M. (Administrator, Canadian Air Transportation Administration, Transport Ministry)

Aeronautics Bill (C-40), 26:29-34, 41

McRae, Mr. Paul E. (Parliamentary Secretary to Minister of National Health and Welfare)

- Air Canada, 1:36-7
- Air Canada Bill, 20:37-9; 22:33, 42-4; 23:29-30, 40-2, 50-3, 64-5
- Air transport, 2:28-9; 22:43-4
- Atlantic provinces transportation, 15:9, 30, 36-7, 41, 53; 16:22-3, 41-2, 47; 17:20-1, 38-40, 51, 65-6, 99-100, 104-6, 116-7
- Canadian National Railways, 15:9, 30; 16:41
- Forest industry, 16:22, 47
- Freight rates, 17:99-100
- Halifax, 17:116-7
- Harbours Board estimates, 1977-1978, 7:17-8
- Icebreakers, 17:21
- Newfoundland, 15:53
- Ports, 17:65-6
- Potatoes, 16:41; 17:51
- Procedure, 22:33
- Railways, 17:39-40
- St. Lawrence Seaway, 2:30
- Shipping, 17:20-1
- Thunder Bay, Ont., 7:17-8
- Toronto, 22:43
- Transport Commission estimates, 1976-1977, supplementary (B), 1:36-8
- Transport estimates, 1976-1977, supplementary (B), 2:28-30
- Transportation, 17:20, 38-9, 66, 104-6, 117; 20:38-9; 23:41

Members of Parliament, mailing privileges, frank usage, 13:17-8**Merchant marine**, reviving, 17:8**Methanol**, plant construction, N.B., 16:23-4, 45**Mingo, Mr. J.** (Chairman, Halifax/Dartmouth Port Commission)

Atlantic provinces transportation, 17:70-83

Mirabel airport, *see* Montreal**Moffatt, Mr. Robert** (Manager, Ontario Region (Air), Systems Planning, Transport Ministry)

Aeronautics Bill (C-40), 26:27

Montreal

Dorval international airport, *see* Air Canada—Staff, Transfer requests

Mirabel international airport

De-icing facilities

Air Canada involvement, etc., 20:42-4; 22:54-7

See also Appendices

Ground transportation, rapid transit, rail link to city and Dorval, etc., 26:39-40

Land acquisition costs, etc., 25:41; 26:21, 38

Non-curfew operations, 21:49

Operations, efficiency, 26:38

Port

Assets and liabilities, 7:9

Grain storage, 7:32-3

Jacques Cartier terminal, 7:8, 12, 32

Traffic, volume, 6:14-5

\$45 million reserve, administration retaining, 6:8-12; 7:4, 8, 13

See also CAST North America Limited; Ports—Capital expenditures

Railway crossings, closed, 1:32-3

Urban transportation, commuter services

Canadian National Railways, rates, etc., 10:27

Expo train cars, usage, etc., 8:39-40

South shore service, costs, CTC application, etc., 8:40-1; 11:31-2

See also Air Canada

Morgan, Hon. James A. (Minister of Transport and Communications, Province of Newfoundland)

Atlantic provinces transportation, 15:5-15

Mulherin, Mr. Greg (Secretary, New Brunswick Potato Shippers Association)

Atlantic provinces transportation, 16:42-4

Municipalities

Taxes, *see* Ports—Port commissions

Zoning, residential-industrial areas, 12:11-2

Munro, Mr. Donald W. (Esquimalt-Saanich)

Air Canada Bill, 24:56, 61-3

Post office estimates, 1977-1978, 13:14-5; 14:29

Postal service, 13:14-5

Procedure, 24:61-3

Public Service Staff Relations Act, 14:29-30

National Harbours Board, *see* Harbours Board**National unity**, travel program, arranging with Air Canada, 20:40-1; 24:75-7**New Brunswick**, *see* Air Canada—Atlantic provinces; Air pollution; Canadian National Railways—Chaleur area; Ferry service; Forest industry; Harbours, wharves and breakwaters—Miramichi; Highways; Saint John; Railways—Passenger service; Transport Ministry—Staff**Newfoundland**

Alienation sentiment, 15:53-4

Harmon Corporation, provincial Crown corporation, establishing, 15:31

See also Air transport; Airports—Labrador; Canadian National Railways; Ferry service; Forest industry; Harbours, wharves and breakwaters—Corner Brook; Official languages policy; St. John's; Telecommunications; Trans-Canada Highway

Newspapers, *see* Postal service—Weekly newspapers

Nordair, Toronto-Ottawa-Montreal route, CTC application, 8:23-4

Normandeau, Mr. P. (President, St. Lawrence Seaway Authority)
St. Lawrence Seaway Authority estimates, 1977-1978, 9:4-19

Northern Transportation Company Limited

Debt-equity position, 2:5, 26

Keewatin District, N.W.T., servicing from Churchill, Man., deficit defrayed, 2:4-5, 13-4

See also Appendices

Nova Scotia

Canso causeway, tolls, 17:19

See also Atlantic provinces—Rail passenger service;
Halifax-Dartmouth; Harbours, wharves and breakwaters—
Sydney; Highways; Regional development incentives

Official languages commissioner, *see* Air Canada

Official languages policy

Second language training, Nfld., opportunity denied, 15:47, 49-50, 52

See also Air Canada; Air transport; Canadian National Railways;
Royal Canadian Mounted Police

Oil and oil products

Alberta price agreement, 1974, transportation component, 2:5, 27-8
Refineries, St. Romuald, Que., *see* St. Lawrence River

See also Shipping—Tankers

Olivier, Mr. Jacques (Parliamentary Secretary to Minister of Labour)

CAST North America Limited, 7:19-21

Harbours Board estimates, 1977-1978, 7:18-21

Maritime Employers Association, 7:18-9

Orders of reference

Atlantic provinces transportation facilities and problems

See also Bills

Orlikow, Mr. David (Winnipeg North)

Air Canada Bill, 22:34, 50-4, 65-6, 86

Airports, 22:50-4

Procedure, 22:34

Railways, 22:65-7

Pacific Western Airlines

CP Air, purchasing by, possibility, 18:11

Head office, moving, 18:8

Routes and service, 18:10

Transair, purchase by, 18:6-7; 20:18

Palmar, Mr. Joe (Past President and Honorary Director, Atlantic Provinces Trucking Association)

Atlantic provinces transportation, 17:29-40

Parent, Mr. Gilbert (Parliamentary Secretary to Minister of Veterans Affairs)

Atlantic provinces transportation, 15:52; 16:47-8

Ferry service, 15:52

Official languages policy, 15:52

Paris, Mr. W.P. (Executive Director, Royal Canadian Flying Clubs Association)

Aeronautics Bill (C-40), 25:12-26

Pensions, *see* Air Canada; Canadian National Railways; Great Lakes Pilotage Authority Limited—Superannuation

Pickard, Mr. H.M. (Executive Vice President and Secretary, Air Transport Association of Canada)

Aeronautics Bill (C-40), 26:4-7, 13-9

Pickering airport, *see* Toronto

Pilotage

Canada-U.S. comparison, 5:27-8

See also Atlantic Pilotage Authority; Great Lakes Pilotage Authority Limited; Harbours, wharves and breakwaters—Pier construction

Portelance, Mr. Arthur (Parliamentary Secretary to Minister of Manpower and Immigration)

CAST North America Limited, 6:10; 7:38

Freight rates, 7:12-3

Harbours Board estimates, 1977-1978, 6:8-10; 7:12-3, 38

Montreal, 6:8-9; 7:12-3

Ports

Capital expenditures, Montreal-Saint John-Halifax, 7:33-4

"Free port" areas, 17:16

See also Churchill

Policy, debt, writing off, 2:32-3, 36; 16:10-1; 17:80

Policy, reorganization program, new administration structure, legislation, 7:31-2; 17:73-4

Port commissions at 20 major ports, 7:29-30; 15:8; 17:57, 64-6

Capital expansion, ability, etc., 17:58-9, 74-5, 79, 80-1

Management structure, 17:75-7

Municipal tax grants, etc., 17:60, 68-70

See also British Columbia; Churchill; Halifax-Dartmouth;

Harbours, wharves and breakwaters; Montreal; Prince Edward Island; Saint John; St. John's; Thunder Bay; Vancouver

Post Office Department

Automation

Training, 14:15

See also below Labour-management irritants

Deficits, revenues, etc., 13:6-7; 14:15-6

Estimates, 1977-1978, 13:5-31; 14:5-33

International consultations, 14:26-7

Labour-management irritants, automation factor, job security,

CUPW position, etc., 13:6, 8-9, 11-2, 19-20, 30-1; 14:24

Canadian Union of Postal Workers, 250 new proposals, 13:14

Meetings, Com Team, 13:9, 12

Postmaster General Blais meeting with CUPW president, 13:23, 25

Mail thefts, 13:28

Management studies, tabling, 13:10; 14:23-5

Postmarking process, 14:27-8

Private enterprise, competition, 13:6

United Parcel Service, southern Ont., 14:32

See also Postal service—Postpak

Staff

Grievance procedure, intergroup program, etc., 13:10-1; 14:25-6

Open competitions, 14:19-20

Salaries, increase, 14:14

Salaries, itemizing pay slips, etc., 14:12-4

Strikes

Effects, *see* Small business

Possibility by CUPW, 14:9

Vancouver, 13:26-7

See also Trucking industry

Post offices

Campbellton, N.B., automation, distribution centre, etc., 14:10-1

See also Toronto; Vancouver

Postal rates

Comparison with other countries, 13:22-3

First class mail, increase, legality, 14:20-3

Postal service

Assured delivery service, 13:14-7

Boxes, cost, use, revenue from, etc., 14:28-9

Bulk mailing plants, 13:23, 25

Postal service —Cont.

- Improvement measures, 14:17-8
- Letter carrier service, door to door, new postal walks, criteria, etc., 13:18-9; 14:14-5
- Parcel delivery service, 14:31-2
- Postpak delivery service, effects, competition with private trucking operations, etc., 4:10-2; 14:5-8; 17:21, 29-31
- Rural delivery contractors, contract reviewing, etc., 13:26; 14:11, 30-1
- Small businessmen, improving service to, 13:24-5
- Weekly newspapers, 13:23-4; 14:12, 16-7
- See also* Advertising; Members of Parliament

Potatoes

- Freight rates, increasing, 16:36-41; 17:48
- Prince Edward Island and N.B., transportation facilities, refrigerated rail cars, etc., 11:22-5; 16:37-8, 43; 17:27-8, 31-4, 41-53
- Prince Edward Island, trucking operations, 17:42-3
- Profit margin, 17:47-8
- See also* Saint John—Port

Poulin, Mr. Hugh (Parliamentary Secretary to Minister of Industry, Trade and Commerce)

Air Canada Bill, 19:19

Pray, Mr. Anton (President, New Brunswick Potato Shippers Association)

Atlantic provinces transportation, 16:36-44

Prince Edward Island

- Ports, cargo, volume, 7:27
- See also* Charlottetown; Potatoes

Prince Rupert, B.C.

- Grain Commission terminal, tenders, 2:22-3
- See also* British Columbia—Coastal steamship services

Procedure

- Appendices, documents without known source, 3:8-9
- Bill, allowing general discussion, 20:9-10; 21:4
- Briefs taken as having been read, 17:4, 56, 92-3
- Election of Chairman and Vice Chairman, 1:4, 6
- Inquiry, Committee commencing, 21:17-8; 22:32-8, not in order, 34-6
- Meetings, conflicting schedules with other committees, 9:10
- Order of reference
 - Request inquiry, 22:45-6, referring to Subcommittee on Agenda and Procedure, 60
 - Request permanent referral of annual report, 24:59-68, agreed to, 68
 - Request referral of report, 11:26, agreed to, 30
- Questioning of witnesses
 - Placing on record, 7:16-7
 - Repetition, 22:20-2
 - Time limit, 8:8-9
- Quorum, meeting and printing evidence without, 1:4, 7-12
- Report to House, not in order, 1:8-13
- Subcommittee on Agenda and Procedure, establishing, 1:4, 7
- Witnesses, requesting presence before Committee, 7:24
- See also* Chairman and Vice Chairman

Public Service Staff Relations Act, Finkelman report, 14:29-30**Pulp and paper industry**, *see* Air pollution**Quebec**, *see* Air Canada; Canadian National Railways—Chaleur area—Ste. Sabine**Quebec City**, *see* Railways—Urban areas**Quirt, Mr. D.F.** (Director, Operations Branch, Air Transport Committee, Canadian Transport Commission)

Transport Commission estimates, 1977-1978, 8:33-4

Railway Bill (amdt.)—C-207. Mr. Martin

- Consideration, 12:6-12, agreed to, 12
- Clause 1, amdt. (Mr. M. Roy), 12:9-10, agreed to, 12
- Reported, with amdts., 12:12; 13:3

Railways

- Accidents, Eastern Canada, 3:6-7
- See also* Appendices
- Branch line abandonment
 - Hall (Emmett) report, 4:28; 22:65-7
 - Public purposes, reverting to, 8:41-3
 - Transport Commission inspection program, 1:44
 - Uneconomical lines, subsidizing, 1:45-6; 4:30-1
- Costing data, 10:34-5
- Freight rates, 8:22-3
- Crossings
 - Grade separation program, funds, etc., 3:6; 4:10; 5:17-9; 8:28-9
 - Quebec City-Montreal, CTC study, 1:18
 - Safety standards, inspection, etc., 8:30
 - Train speed reductions, 8:29-30; 11:13-5
 - See also* Montreal; Toronto
- Dominion Atlantic Railroad (DAR), CNR takeover proposal, 17:95, 100
- Energy consumption, fossilized to non-fossilized fuels, 23:39
- Expansion programs, facilities and marshalling yards, submitting to CTC, etc., 11:11-3; 12:6-9
- Piggyback assembly points, inclusion, 12:10
- See also* Railway Bill (C-207)
- Great Slave Lake Railway, 10:19-20
- Kitley Lake, B.C., barge service, 1:27-8
- Passenger service
 - Abandoned, CTC hearing, 1:26-7; 3:11-2
 - Claims payments, 1:15
 - Condition, world comparison, 1:42
 - Consultations, CN-CP-Transport Ministry, 3:21-2
 - Equipment, 4:29
 - Montreal-Halifax, 8:11; 10:17; 11:18-9; 16:13; 19:14-5
 - Air Canada competition, 19:14
 - Ottawa-Kingston, CN bus route, 3:20-1; 8:18-9
 - Ottawa-Montreal, CP upgrading, CN discontinuing, 1:38-9; 3:21
 - Ottawa-Montreal, delays, 1:31-4
 - Quebec City/Windsor corridor, 3:20, 24
 - Priority sections, 2:20-1; 3:25-6
 - Quebec City-Montreal, 4:10
 - \$30 million subsidy to CPR
 - Equipment procurement, date, 3:22-3
 - Rerouting, 3:24-6
 - Speeds envisioned, 3:19-20, 23
 - Transport Commission consultations, 1:17-8, 24-5
 - See also below* Urban areas, track relocation
 - Research contracts, tendering, 2:38-9
 - Transcontinental, 1:17, 22-3, 39-40
 - Transport Commission hearings, 8:19-21
 - Constraints, 1:43-4
 - Cost, 1:15, 18, 30-1
 - Preferred plan, preparation, 1:16
 - Report date, 1:44
 - Turbo train, publicity, 3:24
 - Turbo train, speed infraction, 1:25; 2:21; 8:25-6
 - See also* Atlantic provinces; VIA Rail Canada Inc.
- Pennsylvania Central Railway Co., new corporate structure within Canada, CTC hearings, 8:27-8; 11:31
- Pensions, retiring employees, etc., Hall (Noel) report, 10:32-4

A Railways —Cont.

- Piggyback service
 - Trucking industry competition, 17:39-40
 - See also* Canadian National Railways—Winnipeg
- Safety and maintenance, CTC responsibility, 3:5-6
- Safety and maintenance, speeds, maximum, equipment improvement, etc., 1:25-6; 2:21-2
- Subsidies for losses on required services, 10:18-21
- Urban areas, speed reductions, *see above* Crossings
- Urban areas, track and facilities relocation program
 - Downtown accessibility, 3:14-8
 - Quebec City, 3:14, 18-9, 26
 - Regina, 1:46; 3:17-8
 - Transport Commission role, 1:46-7
- See also* British Columbia Railway; Canadian National Railways; Canadian Pacific Railway; Freight rates; Shipping; VIA Rail Canada Inc.

Rapeseed, and rapeseed products, freight rates

- Anomalities, 2:23-4
- Compensatory assistance to processing plants, 2:24-5; 37-8; 3:13-4
- Statutory rates, Thunder Bay, proposed, 2:25, 37

Regina, *see* Railways—Urban areas**Regional development incentives, N.S., Strait of Canso Area**

- Development Subsidiary Agreement, 17:55

Regional economic expansion

- Policies, government departments co-ordinating, 16:9, 13
- See also* Atlantic provinces—Economic impact

Ritchie, Mr. Gordon (Dauphin)

- Grain, 9:15-6
- St. Lawrence Seaway Authority estimates, 1977-1978, 9:12-6

Roads, *see* Highways and roads**Roy, Mr. Marcel (Parliamentary Secretary to Minister of Transport)**

- Aeronautics Bill (C-40), 25:24, 37; 26:14-6
- Aeronautics Bill (C-46), 18:13
- Air Canada Bill, 19:5-6; 22:20-4, 33, 61, 78; 23:53-60, 64-6; 24:12-6, 23, 42-7, 51-6, 72-5
- Airports, 25:24, 37
- Canadian National Railways estimates, 1977-1978, 10:25-8
- CAST North America Limited, 10:26
- Halifax, 10:26
- Montreal, 10:27; 20:44; 22:55-6
- Procedure, 22:20, 33
- Railway Bill, 12:8-9
- St. Lawrence Seaway Authority estimates, 1977-1978, 9:18-9
- Toronto, 10:27-8
- Transport estimates, 1976-1977, supplementary (B), 3:7-8
- VIA Rail Canada Inc., 10:26

Royal Canadian Mounted Police

- Recruitment, language requirements, 15:52, 57-8
- See also* Telecommunications

STOL program, *see* Air Canada—Ottawa; Airtransit Canada**St-Denis, Mr. Andre (Assistant Treasurer and Director, Financing (Finance Department), Air Canada)**

- Air Canada Bill, 22:41, 80-9; 24:37-40

Saint John, N.B.

- Air service, 16:6-7, 14-5, 28-9
- Airport, expansion and improvement, 16:7-8, 12-3
- Port
 - Cargo, volume, 7:27

Saint John, N.B. —Cont.**Port —Cont.**

- Expansion and improvement program, potato shipping facilities, etc., 6:5-8; 7:14-5, 26-9; 16:6, 13-4, 29, 42-3
- See also* Appendices; Ports—Capital expenditures
- Transportation facilities, improvement priorities, 16:12
- See also* Ferry service; Trans-Canada Highway

St. John's

- Dockyard, operations, competitiveness, costs, expansion and improvement program, etc., 15:18-26
- Federal government construction projects, 15:56
- Port, expansion and improvement proposals, 15:47-9, 51-2
- Port, financial position, 15:55
- See also* Atlantic provinces—Committee visit

St. Lawrence River, dredging operations, Ile d'Orleans area, channel for Golden Eagle refinery at St. Romuald, etc., 7:26**St. Lawrence Seaway**

- Commodities transiting, percentage breakdown, 9:13-4
- Cornwall, Ont., property, maintaining costs, 9:7
- Debt, refinancing, interest charges, cancelling, construction cost, converting to equity, 2:36; 9:6-8
- Expansion and improvement, 9:17-8
- Historic background, 9:8
- Mississippi river system, comparison, 9:14-5
- Operating expenses, 9:5
- Sault Ste. Marie canal, lock status, 9:7, 12-3
- Shipping costs, percentage breakdown, 9:10
- Tolls
 - Canada-U.S. discussions, 4:12-3; 9:6, 9, 16-8
 - Operational cost basis, 2:30, 34-5; 4:13; 9:8-11, 18-9
- See also* Grain—Shipments
- Welland canal, 4:9, 25-6
 - Capacity, study, etc., 9:6, 11
 - Deficit, 9:4

St. Lawrence Seaway Authority

- Estimates, 1977-1978, 9:4-19
- Staff, reduction, 9:5-6

Saskatchewan, *see* Airports—Prince Albert; Trucking industry**Sault Ste. Marie Canal, *see* St. Lawrence Seaway****Scott, Mr. W.C. (Victoria-Haliburton)**

- Post office estimates, 1977-1978, 14:30-2
- Postal service, 14:30-2

Search and rescue, coast guard centres, 4:9**Shipbuilding, *see* Defence equipment; Icebreakers****Shipping**

- Canadian Arctic, closing to Canadian vessels, 17:25-6
- Coasting trade
 - Assistance, subsidies, etc., 17:9, 25
 - Canadian flag vessels, closing to, 17:15, 87, 96-7
 - Cost-benefit study, 17:7-8
 - Legislation, 15:34, 40; 17:7
 - Railways, effect, 17:10-2
 - See also* Appendices
- Foreign flag vessels, licensing fees, etc., 17:13
- North Atlantic conference rates, 17:18-9, 24-5
- Tankers, LGN carriers, 17:15-6, 20-1
- Tankers, safety standards, regulations, co-operation with U.S., 17:17-8
- United Nations emergency fleet, proposal, 17:16
- See also* Merchant marine; Trade

Smale, Col. H.E. (Executive Manager, Annapolis Valley Affiliated Boards of Trade)
Atlantic provinces transportation, 17:93-100

Small businesses, postal strikes, effects, 14:10

Stevens, Mr. Sinclair (York-Simcoe)
Aeronautics Bill (C-40), 25:22-4, 38-40, 44-7
Air Canada Bill, 21:21-4, 41, 51-2; 22:38-42, 68-9, 77-84; 23:26-9, 43-7; 24:17-21, 27-49, 65-78
Airports, 25:22-3, 38-40, 46-7
British Airways, 21:43-4
Procedure, 24:65
Toronto, 25:44-6

Stewart, Mr. Ralph (Cochrane)
Air Canada Bill, 19:20-3; 21:34-7; 22:42; 23:67; 24:10-1, 23, 33, 47-51, 60, 64-5
Procedure, 22:36-7; 24:60, 64-5

Studnicki-Gizbert, Mr. K.W. (Executive Director, Research, Canadian Transport Commission)
Transport Commission estimates, 1977-1978, 8:32-3

Taylor, Mr. Claude I. (President, Air Canada)
Air Canada Bill, 19:6-18, 22-30; 20:5-50; 21:16-52; 22:7-19, 23-31, 38-57, 69; 23:18, 44; 24:29-37, 41, 76-7
CNCN Telecommunications, expansion and improvement program, 11:21
CNCN Telecommunications, RCMP security check, dismissal of B. Maquire, 11:8-10
Newfoundland, reception problems, 15:8-9

Telephone service
Interconnecting policy, effect on local carriers, 15:9
Newfoundland, 15:45

Thompson, Mr. C. (Past President, Atlantic Provinces Trucking Association)
Atlantic provinces transportation, 17:37-8

Thornhill, Mr. Roland (Opposition Development Critic, Nova Scotia Legislature)
Atlantic provinces transportation, 17:115-8

Thunder Bay, Ont., port
Dredging, 7:17-8
Harbours Board involvement, 7:17
See also Travel

Toronto
CN Tower, 10:35
Island airport, Air Canada use, 8:24
Island airport, deficits, 25:40
Malton international airport, noise problem, zoning compensation, etc., 25:45-6; 26:29
Malton international airport, terminals, adequacy, etc., 20:48-50; 22:43
Pickering international airport, cancelled, land expropriations, etc., 25:41-2, 44-5, 47-8; 26:21, 25, 30-1, 37-8
Postal plants, Scarborough, Mississauga and south central, completion delays, 13:20-2
Railway crossings, grade separations, etc., 4:22-3
Urban transportation, commuter services, GO system, 10:27-8; 11:5
See also Canadian National Railways—Mississauga bridge construction

Tourist industry, *see* National unity


Trade, shipping negotiations, 17:15

Transair Limited, *see* Pacific Western Airlines

Trans-Canada Highway
Newfoundland
St. John's area, 15:56
Stephenville industrial access road, 15:32-3, 37-8
Upgrading, etc., 15:6, 10-1, 13, 29
Saint John, N.B., by-passing, 16:5-6

Transport Commission
Decisions, appealing, etc., 8:11-3, 35
Estimates, 1976-1977, supplementary (B), 1:14-48
Estimates, 1977-1978, 8:4-43
Powers and responsibilities, etc., *see* Transportation
Staff, 1:35-6; 8:4, 31-2
Studies, 8:32-3
Subsidies, 8:37-8
See also Railways—Passenger service

Transport Ministry
Estimates
1976-1977, supplementary (B), 2:4-39; 3:5-27
1976-1977, supplementary (D), 5:4-20
1977-1978, 4:5-32
Increase, 4:8
Expenditures, 1977-1978, 4:6
Air administration, 4:9
Marine transportation administration, 4:9
Surface transportation administration, 4:9-10
Staff, increase, salaries, etc., 4:21-2, 31-2
Staff, northern N.B., 5:8-9
Stores, obsolete, lost, unserviceable, 4:25
Training institute, Cornwall, Ont., 4:9

 **Transportation**
Accidents, independent investigation board, establishing, 3:9
Accidents, independent investigation board, mode of operations, proposed, 3:10-1
National policy
Commercial viability, subsidies for imposed services, 22:74-5; 23:31, 41, 51; 24:24-5
See also Air Canada—Routes, Responsibility to maintain; Railways—Subsidies
Regional development, etc., 4:7, 19-20; 16:5; 17:63
Powers and responsibilities, minister taking over from Transport Commission, 17:101-7
Rationalization of various modes by energy efficiency, 20:38-9
Research and development centre, 4:8
Subsidies, all modes of transportation, 17:28-9, 38-9, 66
User pay concept, competition and commercial viability, cost effectiveness, public utility concept, etc., 4:7-8; 8:9-10; 15:38-9; 16:23; 17:8, 15, 20, 60-1, 66, 107-8, 117; 25:40
See also St. Lawrence Seaway—Tolls, Operation cost
See also Air transport; Atlantic provinces; Buses; Ferry service; Railways; Shipping; Trucking industry

Travel
Atlantic provinces, 1:4-5, 8-14; 13:4; 15:54, 57
Thunder Bay, Ont., 1:13

Trucking industry
Atlantic provinces, terminals, 17:18
Canadian National Railways, involvement, 21:9, 14
Saskatchewan highway traffic board rates, CN, CP trucks, 1:28-30
See also Air Canada—Diversification; Postal service—Postpak; Potatoes—Prince Edward Island; Railways—Piggyback service

Turner, Mr. Charles (London East)
Canadian National Railways estimates, 1977-1978, 10:31-6; 11:27-30
Railways, 10:32-5
Toronto, 10:35

- Turner, Mr. P.D.** (Metropolitan Toronto Airport Review Committee)
Aeronautics Bill (C-40), 25:40-8
- United States**, *see* Air Canada; Airports—Customs preclearance;
Canadian National Railways—Rolling stock; VIA Rail Canada Inc.
- Urban transportation**, commuter services, rapid transit
Assistance, improvement measures, funds, 2:19-20; 4:10, 20-1
See also Montreal; Toronto
- VIA Rail Canada Inc.** (CN subsidiary)
Capital expenditures, 5:10-1, 18
High-speed trains, 5:16-7; 8:26
Co-operation CPR, CNR, 4:24-5; 5:11; 10:7
Establishment, 10:8-9, 17
Costs, 4:26
Estimates, dollar item, 5:4-6, 15-6
Transport Commission involvement, 8:4-5
Headquarters, Montreal, 5:7
Market competition, 10:24-5
Operational expense, recovery, etc., 5:14; 10:12-3
Operational management, 5:12
Quebec City/Windsor corridor, 8:6-7
See also Railways—Passenger service
Railway lines, priority to freight or passenger trains, 5:14-5, 18
Service, efficiency, 5:9-10; 8:34; 10:10-1
Staff, 5:5-6
Benefits and rights, protection, 5:7; 10:9
~~Transcontinental and regional services~~, 5:6-7
Atlantic provinces, 5:7-8, 12-4; 10:17, 28
Rationalization, 10:24, 26
United States Amtrack comparison, 1:16-7; 5:11
- Vancouver**
Port improvement program, 7:15-6
Postal plant, employee morale, 13:27-30
- Watson, Mr. Ian** (Laprairie)
Air Canada Bill, 20:44-7; 21:13-4, 24-7, 47-50; 24:14, 18, 64
Air transport, 21:13, 48-9
Canadian National Railways estimates, 1977-1978, 11:31
Montreal, 8:39-41; 21:49
Procedure, 24:64
Railways, 8:27, 41-3; 11:31
Transport Commission estimates, 8:27, 39-43
Trucking industry, 21:14
- Welland Canal**, *see* St. Lawrence Seaway
- Western Canada**, *see* Highways—Prairie provinces
- Whiteway, Mr. Dean** (Selkirk)
Atlantic provinces transportation, 17:23-4
- Whittaker, Mr. G.H.** (Okanagan Boundary)
Atlantic provinces transportation, 15:37, 41; 16:19, 29-30, 36-7, 43;
17:52, 83, 106-7
Canadian National Railways estimates, 1977-1978, 11:15-8
Ferry service, 15:37, 41
Forest industry, 16:19
Freight rates, 2:18-9; 11:15-7
Fruit and vegetables, Okanagan valley, freight rates, 2:16-8; 11:17-8
Potatoes, 16:36-7; 17:52
Transport estimates, 1976-1977, supplementary (B), 2:16-9
Transport estimates, 1977-1978, 4:18-20
Transportation, 4:19-20; 17:106-7
- Wine**, *see* Air Canada
- Winnipeg**, *see* Air Canada; Canadian National Railways
- Wyatt, Mrs. D.** (Mayor, City of St. John's, Nfld.)
Atlantic provinces transportation, 15:44-58



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Printing Office
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*
Imprimerie du gouvernement canadien
Approvisionnement et Services Canada
45, boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

WITNESSES—TÉMOINS

From the Air Transport Association of Canada:

Mr. H. M. Pickard, Executive Vice President & Secretary;
Mr. M. W. Lawrence, Director, Economics & Airport
Affairs.

From the Department of Transport:

Mr. Robert Moffatt, (Ontario Region (Air), Manager, Sys-
tems Planning;
Mr. W. McLeish, Administrator, Canadian Air Transporta-
tion Administration.

De Air Transport Association of Canada:

M. H. J. Pickard, vice-président exécutif et secrétaire;
M. M. W. Lawrence, directeur, affaires économiques et
aéroportuaires.

Du ministère des Transports:

M. Robert Moffatt, Région de l'Ontario (Air), directeur,
Élaboration des systèmes de gestion;
M. W. McLeish, administrateur, Administration canadienne
du transports aériens.

GOVT. PUNJ.

BINDING SECT. JUN 11 1980

GOVT PUBNS

